8e Année ✱ N° 362. 50 centimes 18 Août 1905 ✱ Tous les Vendredis.

# LA VIE AU GRAND AIR

## AUX RÉGATES DE COWES

**Le yacht de l'empereur Guillaume, *Meteor*, dans la Coupe du roi d'Angleterre.**

**Publications Pierre Lafitte**
*Je sais tout* ✱ *Femina*
*Musica* ✱ *La Vie au Grand Air*
9 & 11, avenue de l'Opéra, Paris

**Abonnements**
*Paris et Départements* ..... 24 francs.
*Etranger* ..... 28 ✱
Téléphones 280-52, 280-56, 254-88

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Voitures lègères

*10-12 HP*

et Cycles

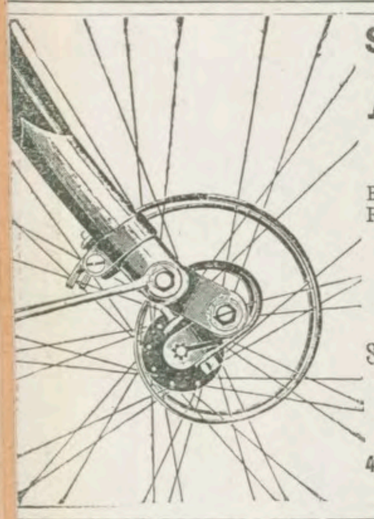
# UNIC

G. RICHARD & Cie

INGÉNIEUR-CONSTRUCTEUR

108, Rue St-Maur, PARIS

*Maison fondée en 1904.*



Suspension

*Lorenc*

pour Cycles et Motocycles

Breveté S.G.D.G. en France et à l'Etranger.

Ménage le pneu
Ménage la fourche
Augmente la vitesse
Supprime les trépidations

Em. CHENAL
Concessionnaire
43, avenue de l'Observatoire
PARIS (Ve)

PARFUM
FLORAMYE
L.T. PIVER
PARIS

AUTOMOBILES
17, Chemin de Monplaisir à Grange Rouge
LYON
PILAIN

LE MERVEILLEUX DESTRUCTEUR
supérieur à tous les coricides
(Rondelle-Emplâtre) infaillible, d'un emploi facile pour guérir en 3 jours par simple application d'une rondelle
CORS - OIGNONS - ETC
Se trouve chez pharmaciens et herboristes
Pharm. CHARLARD, 12, Bd Bonne Nouvelle, Paris
Prix : Boîte, 1.25 ; franco contre timbres-poste

# BELLE JARDINIÈRE

2, Rue du Pont-Neuf, PARIS

Vêtements, Chaussures et Accessoires de

# CHASSE

ENVOI FRANCO sur DEMANDE d'ÉCHANTILLONS et du CATALOGUE SPÉCIAL

*Vêtements pour tous les Sports*

ÉLÉGANCE — ÉCONOMIE — SOLIDITÉ


## La Semaine Comique, par Henriot.

— Vous êtes venu pour la Coupe des Pyrénées?
— Oui... J'adore Toulouse. Et puis dès que je suis dans le Midi, té, je prends l'assent, et ma voiture r conte qu'elle fait du 250 a l'heure.

C'est vrai, chers électeurs, je vous avais promis un chemin de fer. Mais à quoi vous servirait-il? Tout le monde a l'habitude de venir ici en automobile!

— Quoique de Marseille, je suis très myope; quelquefois, dans les courses de vitesse, j'allonge mes jambes si loin que je perds mes pieds de vue.

— Qu'est-ce que vous en faites, de vos pneus, quand il sont usés?
— Eh bien, je les revends à un fabricant en gros d'escargots de Bourgogne


ONGUENT ROUGE MÈRE

SEUL AGENT REMPLAÇANT VRAIMENT LE FEU

UÉRISON RAPIDE ET SÛRE
es Boiteries, Ecarts, fforts, Vessigons lolettes, Engorgements parvins, Courbes
Effet gradué à volonté
a Boîte avec Brochure franco
f50

PRÉ MÈRE DE CHANTILLY À ORLÉANS

LINIMENT RÉVULSIF SANS RIVAL DIT TRÉSOR DU SPORTMAN pour fortifier les jambes des chevaux

La Bouteille: 5f.
franco en Gare: 5f.60.

EMBROCATION MÈRE

MOTRICINE

"REINE DES ESSENCES"
Essence spéciale pour
AUTOMOBILES et CANOTS AUTOMOBILES
*Se vend en bidons plombés de 5 et 10 litres*
L'essayer, c'est l'adopter. - En vente partout
Cie Industrielle des Pétroles. *TÉLÉPH. : 274-18 ; 274-28*

PRENEZ GARDE, Madame
*vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de* THYROÏDINE BOUTY, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE
1, Rue de Châteaudun. Paris, contre mandat-poste de 4f
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN
Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.*

LE "MERVEILLEUX" SAVON SPÉCIAL POUR LA BARBE

MERVEILLEUX !!
le Savon
VIBERT FRERES
et comme
il porte bien son nom !!!...

*Je rase 30 hommes a l'heure car la barbe fond devant le rasoir et tous proclament qu'en se barbifiant avec le* MERVEILLEUX *ils n'ont plus ni rougeurs ni feu du rasoir!...*

VIBERT FRÈRES. PARIS

N'oubliez pas
d'emporter
en
voyage
votre Savon
LE
"Merveilleux"
si pratique
et
si commode
pour
qui se rase
soi-même

*En Vente chez tous les Coiffeurs, dans tous les Bazars et Magasins de Nouveautés*

*Envoi franco contre 1 fr. 50 adressé à MM. VIBERT FRÈRES, 60, boulevard Sébastopol, Paris*

BOUGIE A CLOCHE LUTH
29, RUE BRUNEL - PARIS
DIPLOME D'HONNEUR
Exposition de Milan 1905

C.S
MARQUE DÉPOSÉE

Grand Établis. de Pisciculture
Ch. Sageret
2, boulevard Diderot, Paris
Fournisseur de la Ville de Paris et de plusieurs Sociétés de pêche. Grand choix de poissons de toutes espèces pour repeuplement Spécialités d'œufs et alevins de truites et saumons.
Il est répondu à toutes demandes affranchies par retour du courrier.

SANTAL MIDY
*INOFFENSIF.*
Supprime Copahu, Cubèbe
Liquides astringents.
GUÉRISON RADICALE
et rapide des maladies contagieuses; très efficace dans les maladies de la vessie : cystite du col, catarrhe, hématurie
*113, faub. St-Honoré, Paris*

Franco du logue conte- t 428 Fig.

PORTOIR ARTICULÉ et FAUTEUIL-ROULANT
DUPONT
FABRICANT, BREVETÉ S.G.D.G.
*Fournisseur des Hôpitaux*
10, Rue Hautefeuille, 10
PARIS
(Près l'École de Médecine).

# La Vie au Grand Air

*ABONNEMENTS :*
*Paris et Départements* ..... 24 fr.
*Etranger* ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75.

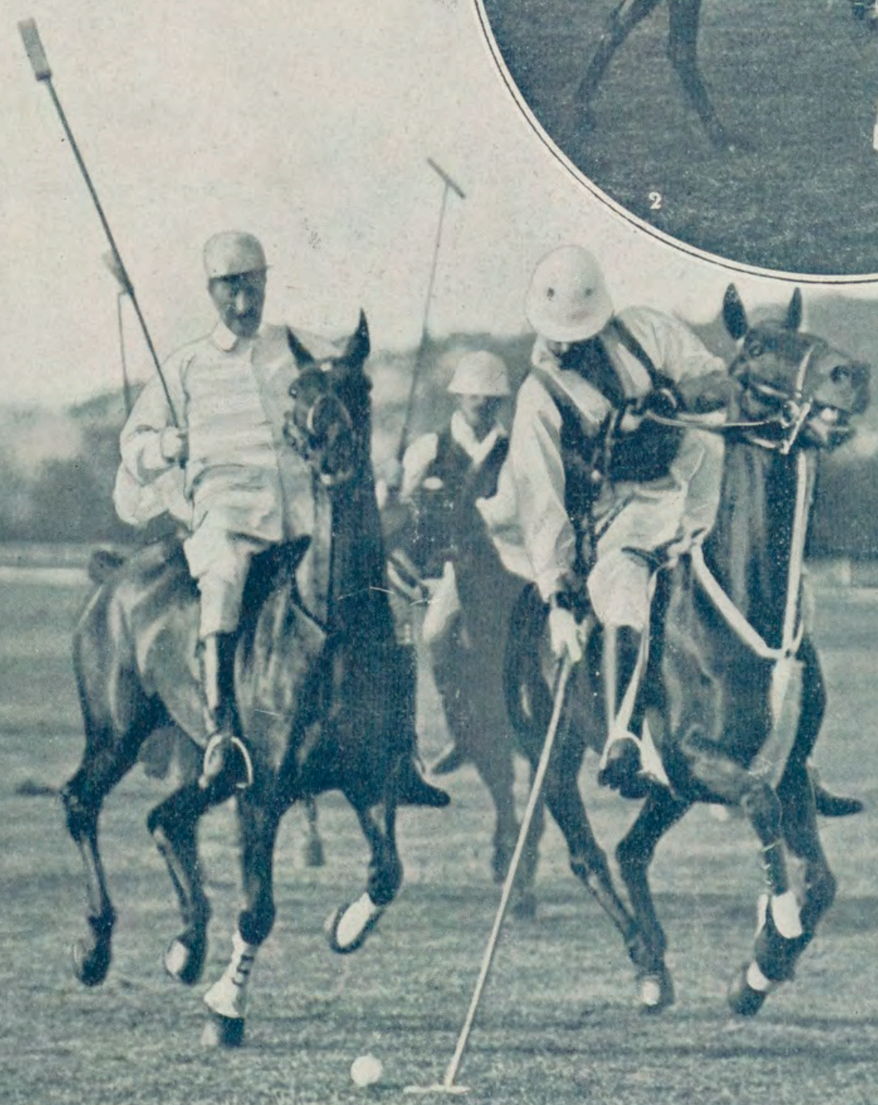
18 Août 1905. — N° 362
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE
9 et 11, Avenue de l'Opéra, PARIS — Téléph. 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 4, rue Scribe, Paris

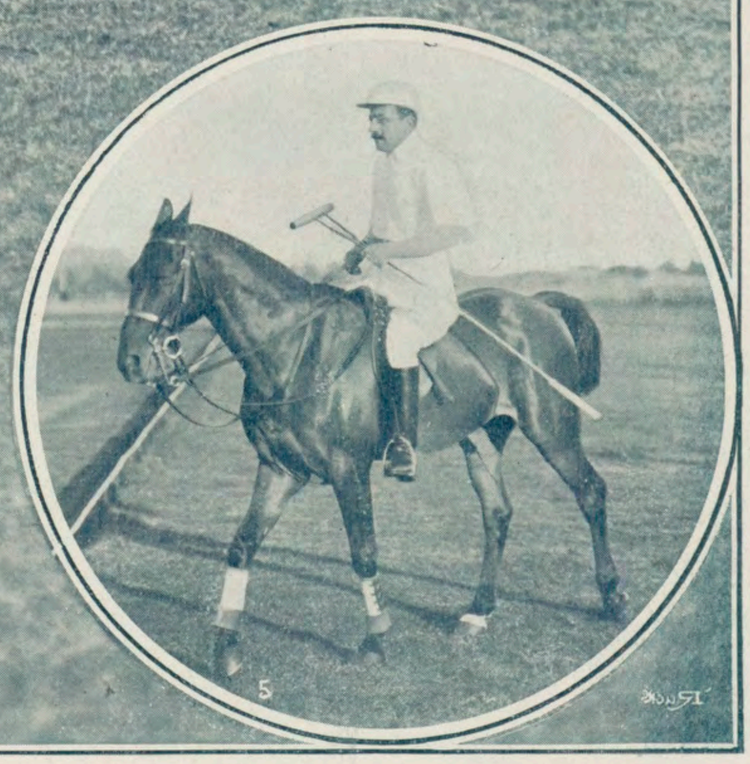
*PUBLICITÉ :*
*Pages d'Annonces*, la ligne ..... 2 fr.
*La Page* ..... 600 fr.
*Encartage* ..... 750 fr.

**UNE CHUTE A PONTOISE DANS LA COURSE PARIS-DIEPPE**

*Depuis onze ans, l'Association Vélocipédique d'Amateurs organise la Course Paris-Dieppe avec un succès qui ne se dément pas. Tout ce que l'amateurisme a compté de bons routiers a tenu et tient à la disputer. La course fut vivement menée pendant les 161 kilomètres du parcours ; la victoire se décida à l'enlevage et finalement Garrigou l'emportait d'une demi-longueur sur Passerieu second et Marcel Cadolle troisième.*

# LE POLO A DEAUVILLE

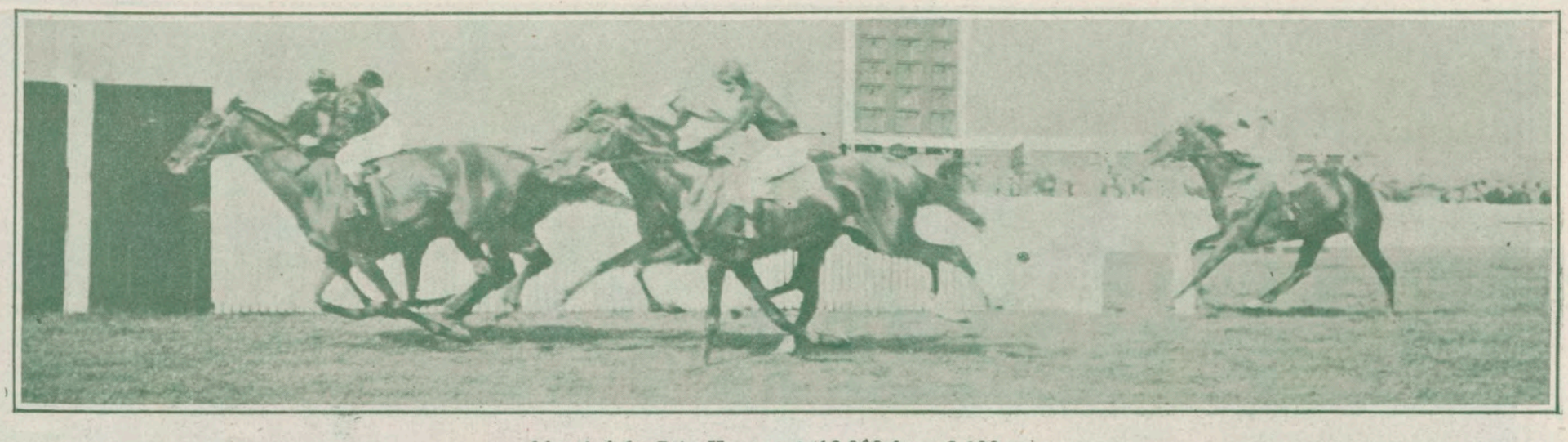




**1. M. Merlin. — 2. Lord Villiers. — 3. Une partie : Sur la balle. — 4. S. A. le prince Mohamed Ibrahim. — 5. M. Fauquet-Lemaître.**

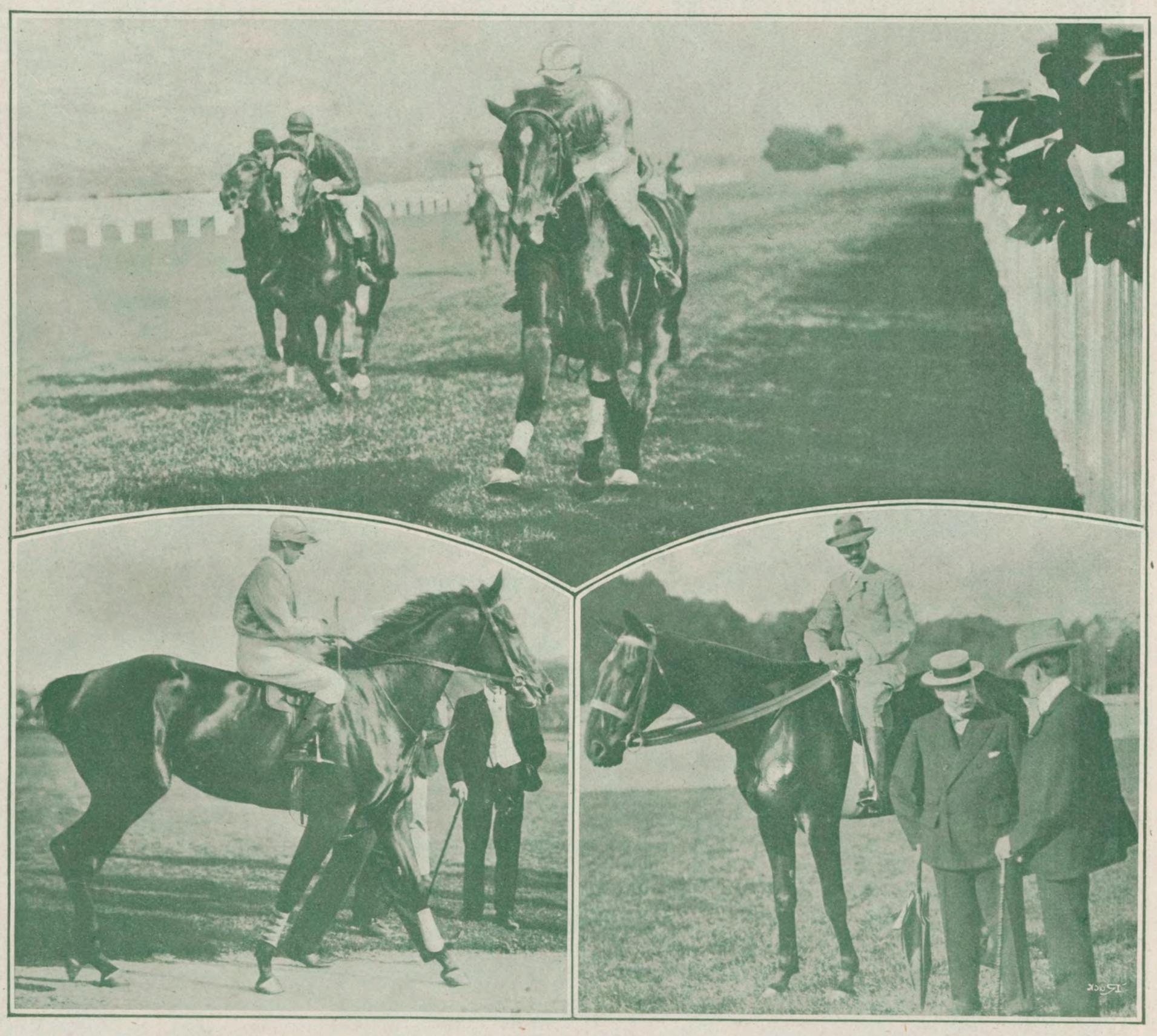
*Sur la pelouse de polo, située à côté du champ de courses de Deauville, se rencontrent chaque année, pendant la grande Semaine, les meilleurs joueurs français et étrangers.*

# LA RÉOUVERTURE DE DEAUVILLE



**L'arrivé du Prix Hocquart (18.000 fr. — 2,100 m.)**

*Rarement arrivée de course fut plus disputée; les quatre premiers: Orphan, Volubilis, Issoudun, et Pois Vert étaient séparés par une encolure ou une tête. La courte encolure prise par Orphan sur Volubilis est due à l'énergie de Georges Stern.*



***Flying Star* par Flying Fox et Sylphine.**

*Eleveur et propriétaire M. L Mérino, entraineur Davis, jockey G. Stern, Flying Star qui passa sous le feu des enchères comme yearling ayant été retivée à 95.000 fr. ; elle a été élevée au haras d'Ouilly.*

**L'arrivée du Prix de Honfleur (6.000 f. — 1.000 m.)**

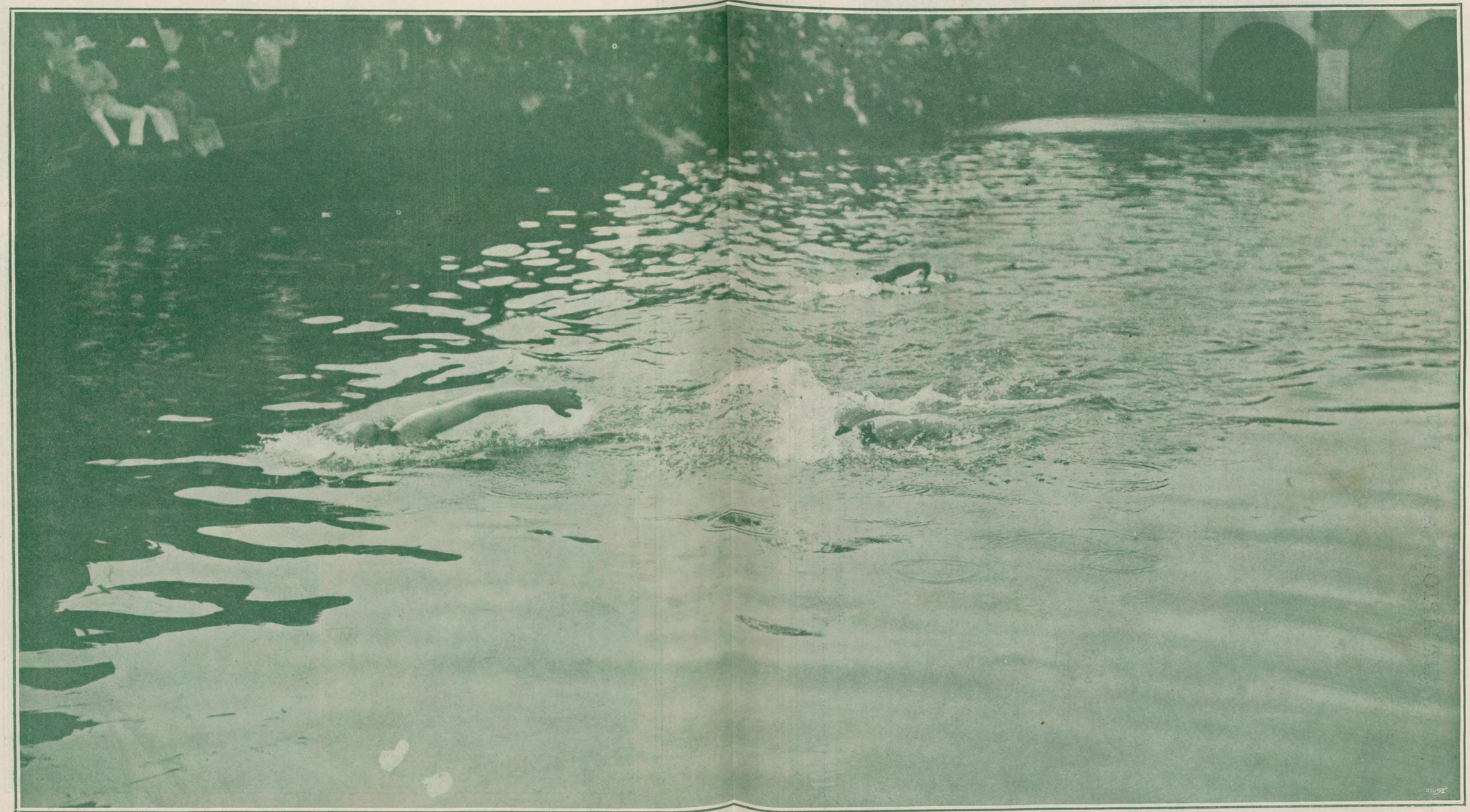
*La première épreuve du meeting Deauvillois réservée aux deux ans est revenue à une pouliche de Flying Fox, Flying Star, battant facilement une de ses demi-sœurs, Arabie.*

**Les triomphateurs du Prix de Honfleur.**

*MM. L. Mérino père et fils et l'entraîneur Davis. Bien que n'étant pas propriétaire d'un haras, M. L. Mérino est l'éleveur de Flying Star, qui fut élevé au haras d'Ouilly.*

La Vie au Grand Air

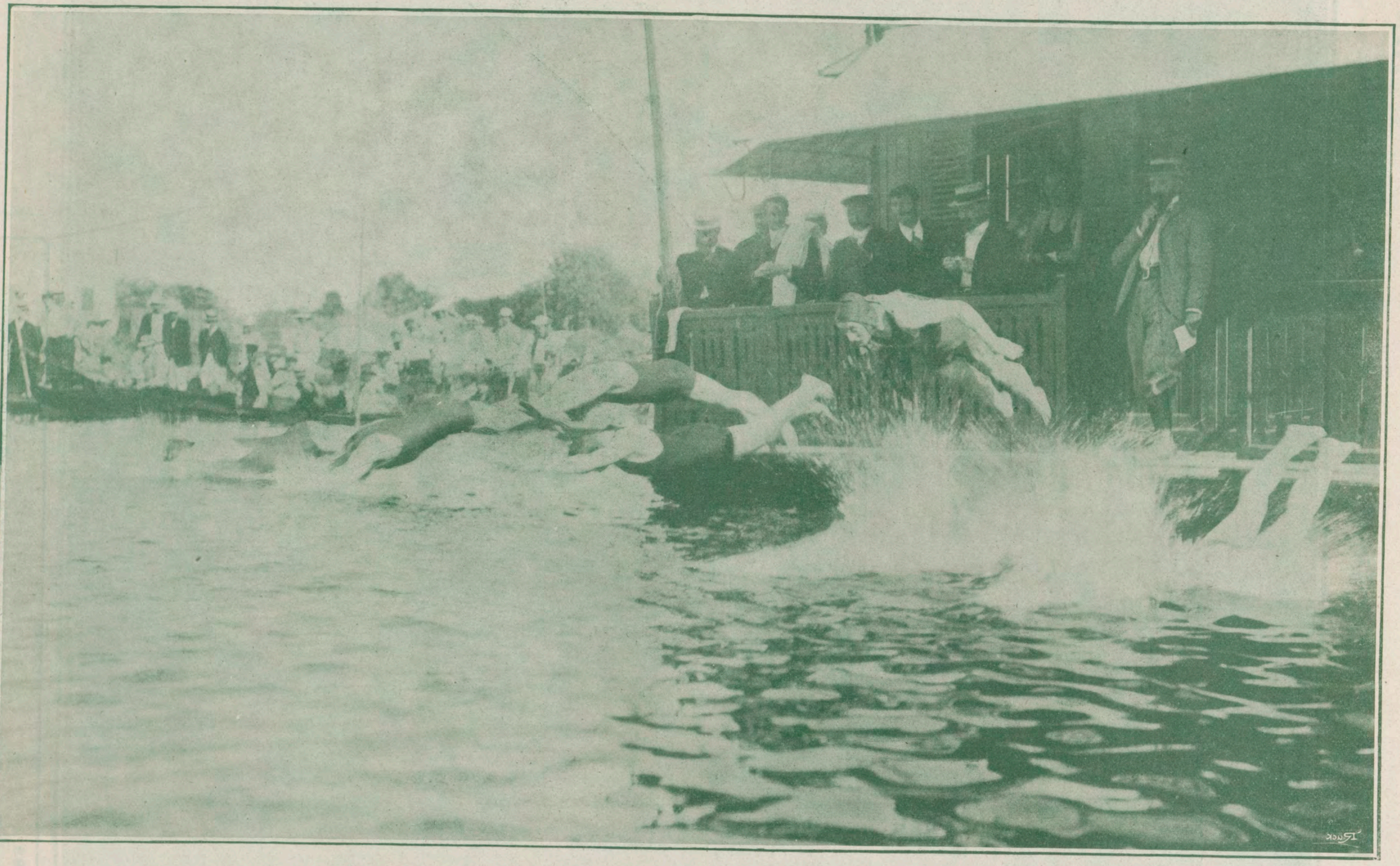
# LES CHAMPIONNATS DU MONDE DE NATATION



**L'ARRIVÉE LA SÉRIE DE BURGESS**

*Les Championnats du monde de natation, organisés par l'U. S. F. S. A. et l'Auto, au pont de Jeinville, les 13, 14 et 15 août, ont réuni un lot imposant d'engagés. Le champion du monde Forsyths y dispute la victoire à Vasseur, champion de France, et à Billington, champion d'Angleterre. Burgess lui-même, infatigable, a pris part au Championnat des vétérans, mais il fut battu dans sa série par Morris et Méneveux. C'est cette arrivée que représente notre photographie. Seul, Morris est bien visible, un bras hors de l'eau ; près de lui, Méneveux est à fleur d'eau, et, plus loin derrière, on aperçoit Burgess.*

# LES CHAMPIONNATS DU MONDE DE NATATION



**LE DÉPART D'UNE SÉRIE DU CHAMPIONNAT INTERNATIONAL (500 Mètres).**

*Du ponton, où ont pris place juges et chronométreurs, les sept concurrents se sont élancés. L'un a déjà disparu dans l'eau, un autre à moitié, tandis que d'autres semblent profiter de leur élan pour n'entrer dans l'eau que le plus loin possible du départ.*

# LE SPORT ET L'ENTENTE CORDIALE

**La course à trois jambes.**

*La course à trois jambes se dispute par équipes de deux hommes ; la jambe droite de l'un est liée à la jambe gauche de l'autre. A la réunion de Portsmouth, chaque équipe se composait d'un marin anglais et d'un marin français.*

**La lutte à la corde.**

*Ce match de lutte à la corde eut lieu entre deux équipes de dix hommes; mais, pour qu'il n'y eût aucune nation victorieuse, chaque équipe était formée de cinq marins anglais et de cinq marins français intercalés. Rien n'est plus significatif que cette fraternité dans le sport de deux flottes si longtemps ennemies.*

AVANT L'OUVERTURE

# Le dressage du Chien d'Arrêt

**La méthode de dressage doit se conformer au caractère du chien ▫ Les six leçons de dressage ▫ La patience est la première des qualités du dresseur.**

**Le chasseur vient d'apercevoir au loin une remise de perdreaux.**
*Il tient son fusil sous le bras gauche, lève le bras droit et dit à son chien : « Terre ! » pour l'obliger à rester immobile derrière lui.*

Chaque race, voire chaque chien, a son caractère propre. Comme un professeur dans sa classe, au milieu de ses élèves, le dresseur doit connaître les aptitudes de chacun de ses pensionnaires; et si tant de chasseurs sont mécontents de leurs chiens, c'est qu'ils ont cru qu'un procédé était également bon avec tous les sujets, qu'ils ont voulu appliquer à des animaux différents des méthodes identiques.

Avec certaines bêtes, il faut éviter, au dressage, les gestes trop brusques, leur donner les ordres d'une voix modérée; certains chiens sont, en effet, d'une sensibilité extrême; d'autres sont des gamins, dont vous ne vous ferez obéir qu'en donnant les commandements d'une voix brève, forte; d'autres, enfin, sont des indisciplinés qui n'obéiront qu'à la vue du fouet; l'apparition seule de cet instrument suffira, si vous vous en êtes servis une fois à bon escient.

Le dressage doit être divisé en six leçons : *Ici, Assis, Terre, Derrière, Allez, Rapportez.*

**Arrivée à portée, le chasseur va tirer.**
*Il n'est pas gêné par le chien, toujours couché, pour ne pas effrayer le gibier.*

Aucune complication inutile ne doit être ajoutée à cet enseignement

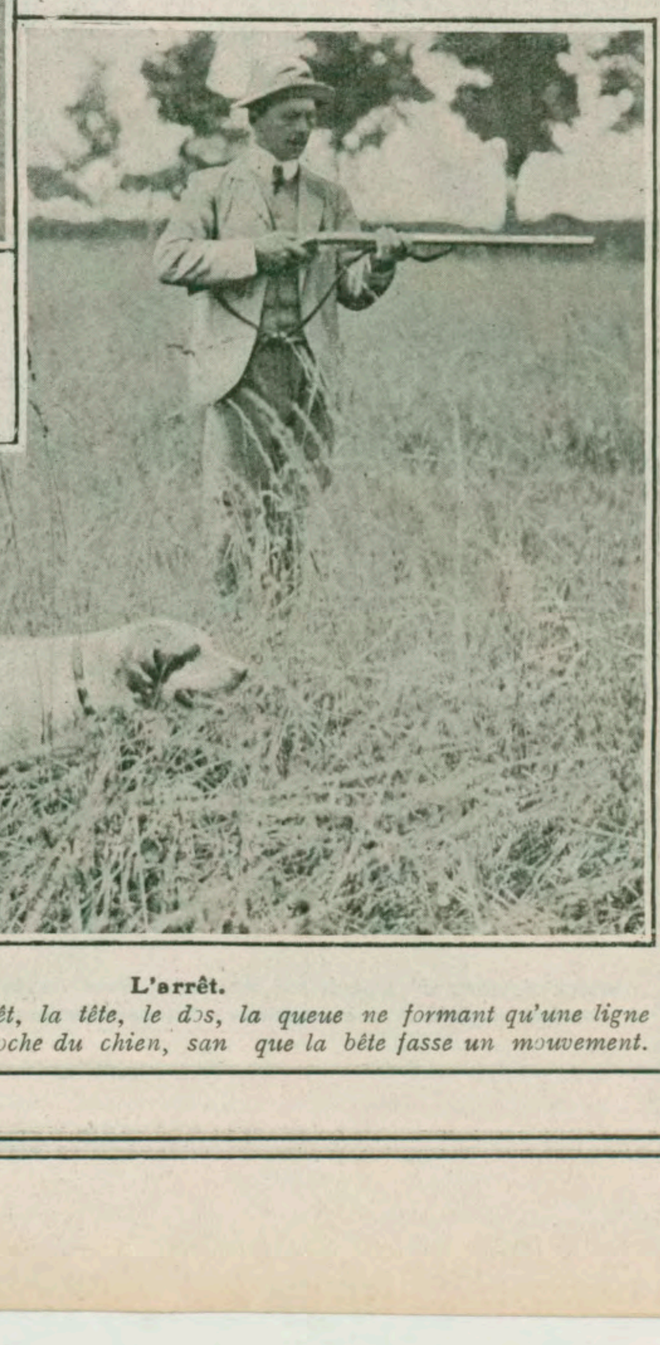
Patience et longueur de temps font plus que force ni que rage. Telle est la devise du vrai dresseur.

La première leçon : *Ici*, est facile à inculquer; pour apprendre au chien à s'asseoir, appuyez lui la main gauche sur l'arrière-train; avec la main droite, levez-lui la tête, en prononçant le mot : *Assis*; renouvelez ces mouvements sans vous lasser; et quand le chien aura été obéissant, récompensez-le en lui offrant un morceau de sucre.

Graduer les exercices selon l'ordre donné, ne faire exécuter au chien l'exercice suivant, que quand il exécute bien le précédent, aller par graduation.

Pour la troisième leçon : *Terre*, aplatissez des deux mains votre élève contre le sol, maintenez-le jusqu'à ce qu'il reste immobile, reculez-vous un peu, en disant toujours : *Terre, terre.* Et ne l'autorisez à se relever que quand vous aurez tiré un coup de pistolet ou de revolver, chargé à blanc.

**La quête avec le pointer.**
*Le chien ne doit pas, en quêtant, marcher à plus de 12 à 15 mètres en avant de son maître.*



**L'arrêt.**
*Le pointer reste en arrêt, la tête, le dos, la queue ne formant qu'une ligne droite. Le maître s'approche du chien, sans que la bête fasse un mouvement.*

**Le rapport.**

*Après avoir pris l'oiseau à terre dans sa gueule, le chien le rapporte à son maître sans serrer les mâchoires, et attend que le maître le prenne avec la main.*

Pour que votre chien reste derrière vous lorsque vous vous promenez avec lui, ayez en main une légère badine; dites : *Derrière*, et chaque fois qu'il veut vous dépasser, cinglez-lui légèrement les jambes de devant, vous arriverez au résultat désiré, mais il faudra faire preuve d'une grande patience.

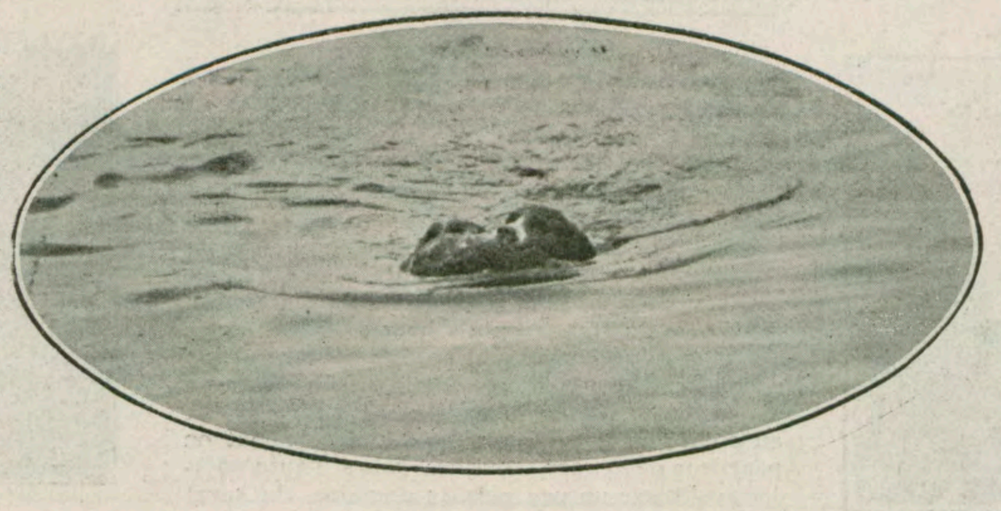
Beaucoup plus facile est le commandement : *Allez*, le chien ne demandant qu'à courir ; pour le faire revenir, il doit obéir immédiatement au mot : *Ici*.

Le *Rapport* est certainement la leçon la plus compliquée; prenez un petit sac de couleur grise, emplissez-le de paille, jetez-le en avant du chien, il ira le chercher seul, s'en emparera, jouera avec. Pour qu'il garde le sac dans sa gueule, dites : *Assis*, ouvrez-lui la gueule de la main gauche, mettez dedans le sac, de la main droite, fermez-lui les mâchoires avec cette main, et de la main gauche prenez un peu de peau du cou et de la joue du chien et ne quittez ces positions qu'après avoir dit : *Donne*. Au commencement, le chien laissera tomber le sac, mais il finira bien par comprendre qu'il doit vous remettre lui-même l'objet en question.

Je ne vous dis pas qu'après avoir réussi à faire obéir votre chien après lui avoir fait exécuter tous ces exercices, vous aurez un chien parfait, mais vous aurez un chien qui connaît son métier, et pour peu qu'il ait de l'instinct...

Patience et longueur de temps...

GUSTAVE VOULQUIN.



**A l'eau.**

*Epagneul de Pont-Audemer, rapportant un canard tombé au milieu d'un étang.*

## UNE AUTOMOBILE DANS LE LAC DU BOURGET

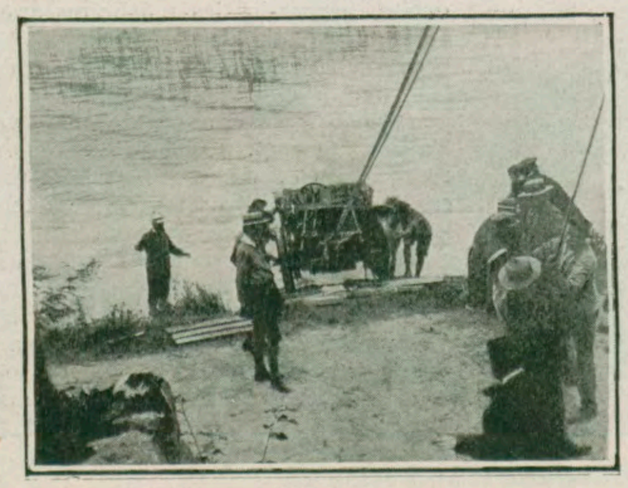
**La voiture du Dr Alexandre, tombée dans le lac du Bourget, est remise sur ses roues.**

Les mois d'août et de juillet voient augmenter chaque année, dans une proportion considérable, les accidents d'automobile, grossis souvent comme à plaisir. Les uns sont dus à l'inexpérience des conducteurs qui prennent possession d'une quarante-chevaux et filent sur la route comme s'ils menaient un tricycle d'un cheval et quart. D'autres sont occasionnés par la mauvaise volonté des voituriers croisés sur la route ; d'autres, enfin, ont des causes assez inexpliquables, comme le suivant :

Cet accident bizarre survint le 10 août dernier à un touriste, le docteur Alexandre, passant

**Puis amenée sur un plan incliné.**

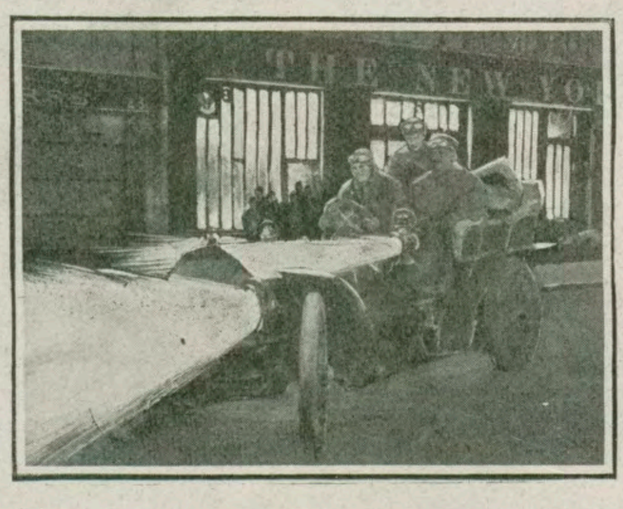
à Aix-les-Bains. La voiture, qui portait cinq personnes, heurta un arbre, et, après avoir fait un saut périlleux, tomba dans le lac du Bourget, d'une hauteur de 2 m. 50, les roues en l'air. Ses passagers en furent quittes pour un bain forcé et la voiture fut ramenée à terre par le personnel des Nouveaux Garages, sous la direction de M. O'Brien.



**Et un fort palan la hisse à terre.**

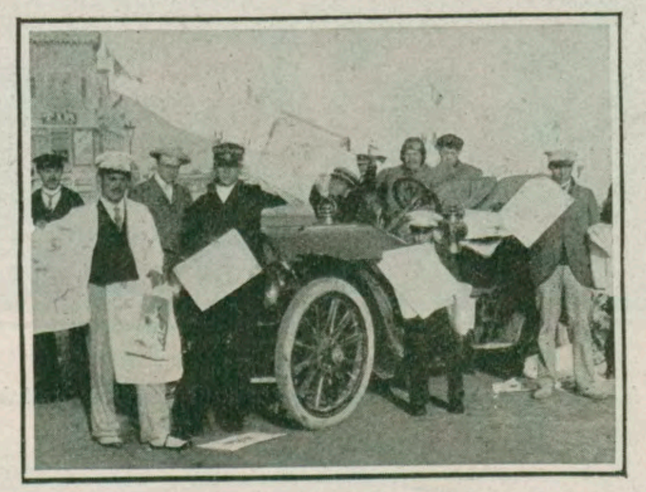
## LE "NEW YORK HERALD" ET L'AUTOMOBILE

Après avoir doté l'automobile du plus beau et du plus célèbre trophée dont ait jamais été doté un sport, M. Gordon Bennett songe à utiliser la rapidité de l'automobile pour le transport de son journal. Chaque matin, à 4 heures, une voiture rapide quitte l'imprimerie du *New York Herald*, située rue du Louvre, et emporte les exemplaires du *Herald* destinés à Trouville-Deauville. La première expérience eut lieu le 13 août. Une 90 HP Mercédès, conduite par Gabriel Marieux quittait le *Herald* un peu avant 4 heures et arrivait sur la place de la Mairie à Trouville à 6 h. et demie (210 kilomètres en 2 h. et demie).



**La Mercédès 90 HP quitte l'imprimerie du *Herald*, emportant les exemplaires du journal à Trouville.**

L'obscurité ne permit pas à la voiture de donner toute sa vitesse dans la traversée du Bois de Boulogne et de la Banlieue, mais à Mantes elle faisait du 100 et à Bonnières du 110. Evreux était atteint à 5 h; 20 m. D'Evreux à Trouville par Lisieux, 106 kilomètres furent franchis en 1 h. 5 m. malgré deux petits arrêts occasionnés par le carburateur. Ce furent d'ailleurs presque les seuls incidents de cette belle performance. Un peu avant Evreux un pigeon fut coupé en deux et à Pont-l'Evêque une voiture arrêtée en travers de la route ne fut évitée que par un heureux coup de frein. De Lisieux à Trouville un épais brouil-



**L'arrivée sur la place de la Mairie à Trouville de l'automobile apportant les exemplaires du *Herald*.**

lard couvrait la route et il était impossible de voir à 100 mètres.

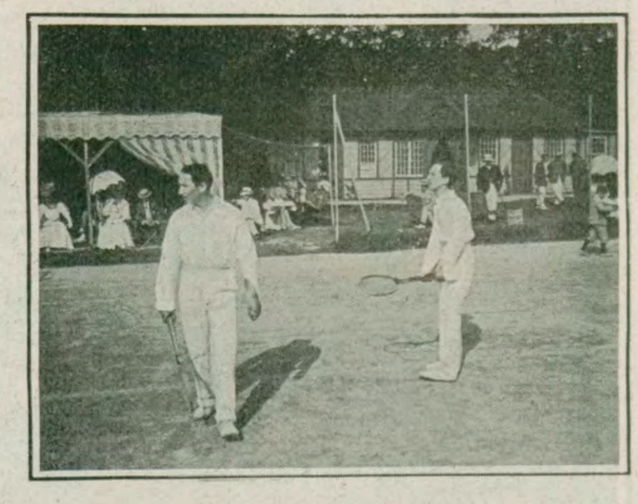
Voilà une application un peu imprévue de l'automobile, et le brillant résultat dépasse même les prévisions les plus optimistes. On n'attendait la voiture du *Herald* qu'à 7 heures du matin.

Les voitures considérées comme devant servir exclusivement à la course ont fait leurs preuves sur la route ; elles sont maintenant suffisamment au point ; on sait assez ce que pratiquement on peut leur demander. Tous les jours l'automobilisme s'écarte un peu plus du domaine du sport pour venir jouer un rôle plus direct dans l'économie politique.

## LE TENNIS A ÉTRETAT

**La Coupe-Challenge de la *Vie au Grand Air* (Championnat simple de Dames, disputé à Etretat).**

Les tournois de tennis d'Etretat, au cours desquels se dispute la Coupe de la *Vie au Grand Air*, ont commencé par une série de handicaps. Le 5 août, un handicap double réunissant les meilleurs joueurs est revenu à l'excellente équipe A. Muhr et M. Germot battant P. Gautier et D. Blayn (6-3, 6-1). Le 9 août, un handicap simple en deux séries, s'est terminé par la victoire de A. Muhr, battant C. Georgi dans la première série (7-5, 7-5), et celle de Vincent, battant W. Muhr dans la deuxième série (6-0, 4-6, 6-2).

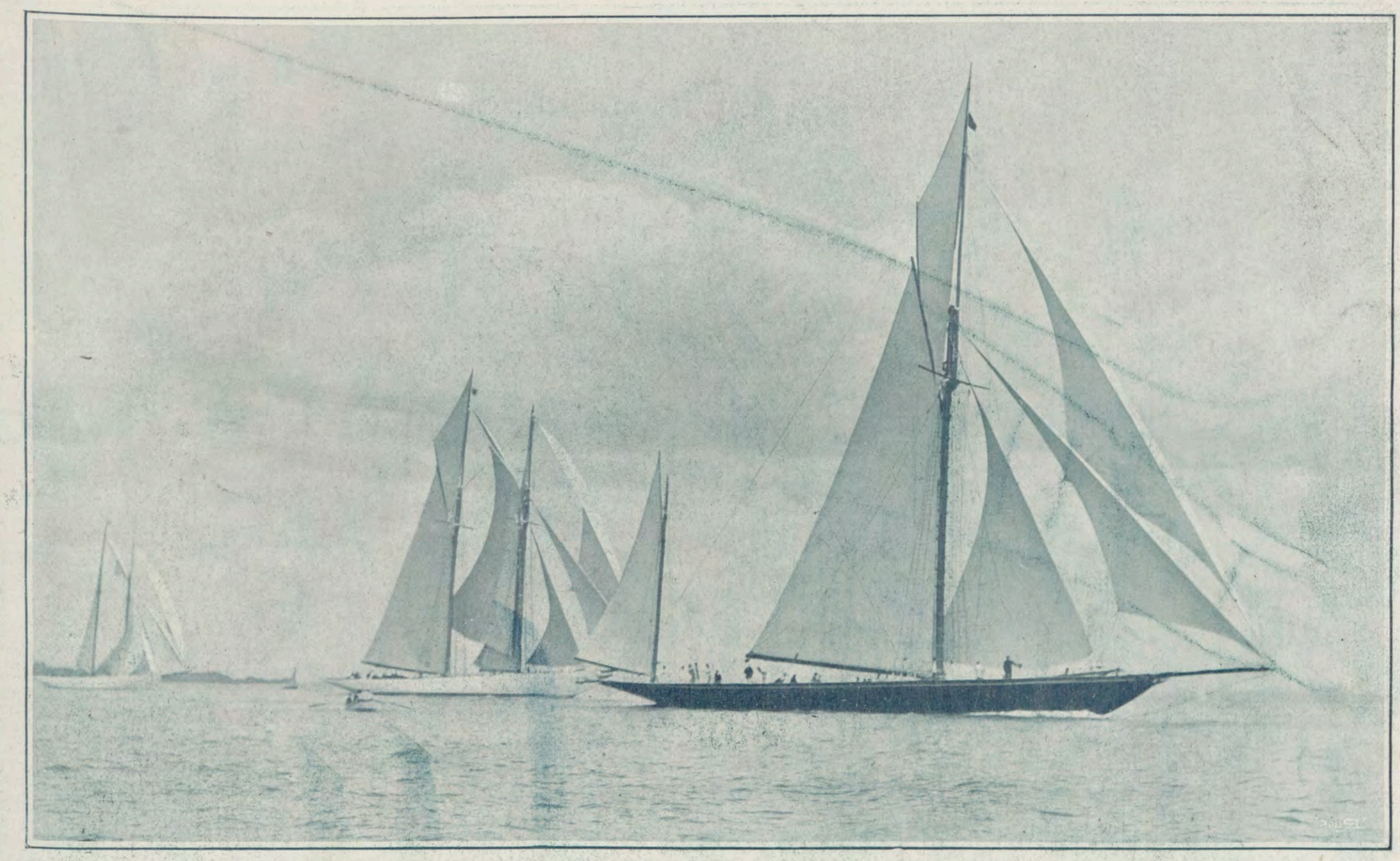


**A. Muhr et M. Germot, gagnants du Handicap double.**

Les Coupes d'Etretat sont offertes, l'une par M. Maurice Jouët, championnat simple de Messieurs ; l'autre par M. Pierre Lafitte, championnat simple de Dames.

**Mlle Lecomte, une des concurrentes de la Coupe de la *Vie au Grand Air***

# LES RÉGATES DE COWES



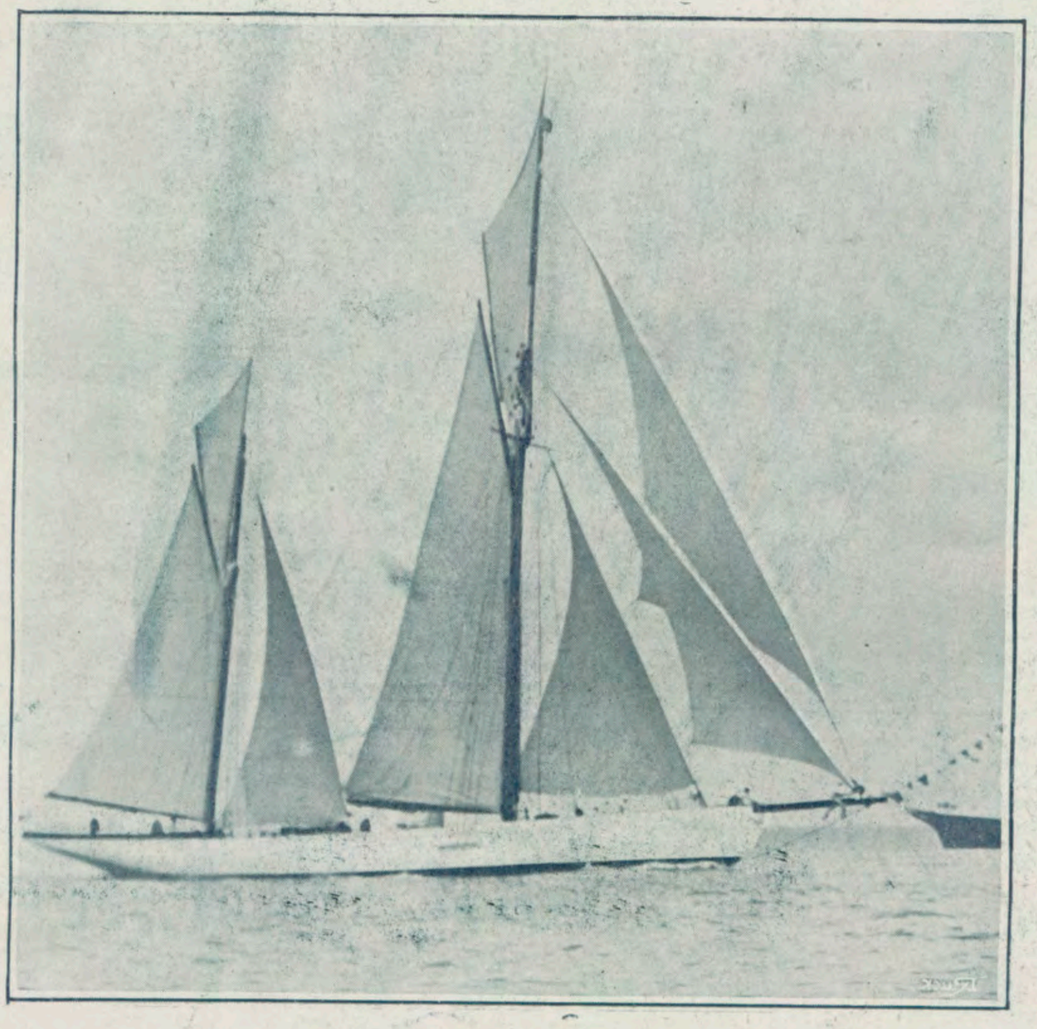
*Meteor*, à l'empereur Guillaume. *Satanita*, à M. Fitz Gérald.

**La Coupe du roi à Cowes.**

*Le* Meteor *rendait 14 minutes à* Satanita*; celle-ci fit le meilleur temps, battant* Meteor *de 11 minutes, mais elle ne put battre* Cariad, *qui recevait 56 m.*

COWES est véritablement le centre du yachting mondial; merveilleusement placée dans l'île de Wight, sur ce beau bras de mer qui s'étend entre l'île et la côte, la capitale du yachting s'élève devant un admirable champ de course, dans un panorama qui rappelle un peu celui de la Côte d'Azur. Elle est le siège du Royal Yacht Squadron, le club le plus aristocratique du monde. La Semaine de Cowes commence le premier lundi d'août. Cette année, la visite de la flotte française devait lui donner un éclat incomparable. On s'en rendra un compte exact en pensant que dans le Solent se trouvaient réunis 66 yachts à vapeur et 50 yachts à voiles. Les régates comprenaient, comme épreuves importantes, la Coupe du London Yacht Club, offerte par M. Kenedy, la Coupe du roi d'Angleterre, celle de l'empereur d'Allemagne et celle de la ville de Cowes.

Le parcours de la course du London Yacht Club comportait le tour complet de l'île de Wight. Le gagnant fut *Merry Maid* à M. Robert Young, battant *Navahoë*, à M. G. W. Hatjen. *Meteor*, à l'empereur Guillaume, s'était réservé pour le lendemain.



Cariad.

**Le yacht gagnant de la Coupe du roi.**

*Le yacht de lord Dunraven,* Cariad, *remporte le trophée offert par le roi, battant* Satanita, Meteor, Brynhild *et* Cetonia.

Le deuxième jour était consacré à la Coupe du roi, qui suivit la course de bout en bout, à bord du *Britannia*.

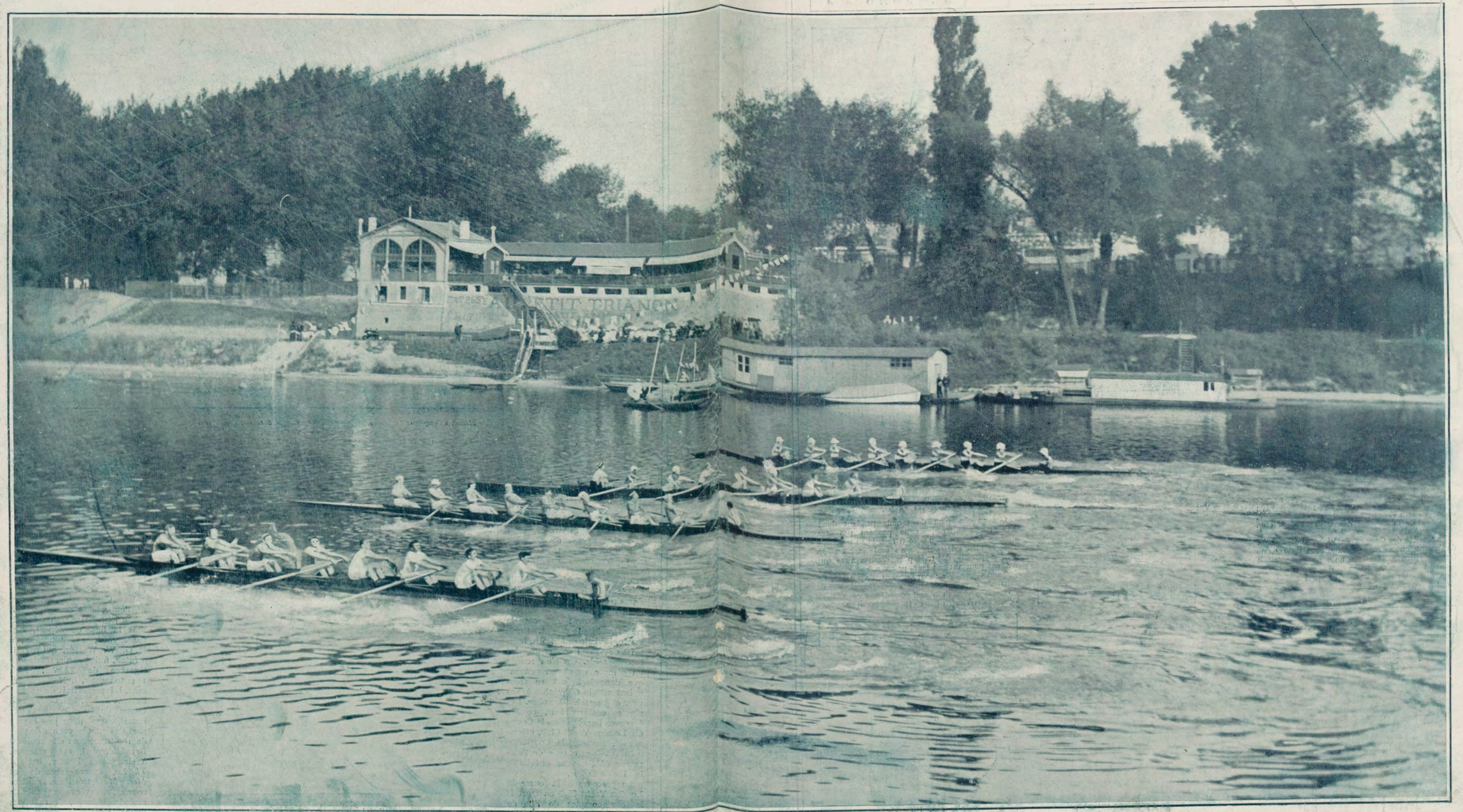
L'épreuve revient au yacht de lord Dunraven *Cariad* qui, après une course palpitante, battit d'une minute *Satanita*, à M. Fitz-Gerald.

La Coupe de l'empereur d'Allemagne se courait le troisième jour. Seize yachts coupèrent la ligne de départ. *Navahoë* yawl, 232 tonneaux, à R. G. W. Watjen, qui partait scratch, finit premier; mais l'allégeance de *Thérèse*, yawl, 114 tonneaux, à M. Félix Simon, lui permettait de gagner, battant *Zinita*, à M. Connell. La Coupe de la ville de Cowes réunit le quatrième jour la plupart des grands yachts de plus de 100 tonneaux : elle revint à *Brynhild*, yawl, 153 tonneaux, à sir James Pender, battant *Thérèse*, encore seconde et *Merry Maid*, troisième. D'autres courses, réservées aux yachts de moindre tonnage, n'eurent pas moins de succès.

P. P.

La Vie au Grand Air

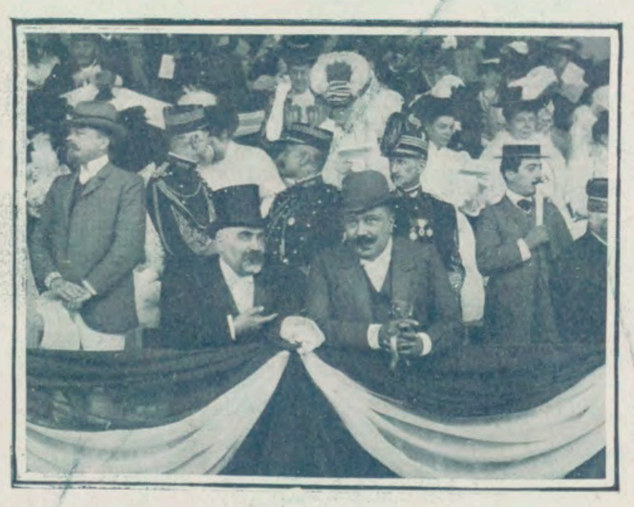
# LES CHAMPIONNATS DE FRANCE D'AVIRON



## LE CHAMPIONNAT DE FRANCE A HUIT RAMEURS

*Dans le bassin de Courbevoie, le 13 août, ont été disputés les Championnats de France d'aviron. Une foule énorme assistait à cette très importante réunion, qui ne comportait pas moins de huit championnats, et dont nous donnons les gagnants d'autre part. Notre photographie est prise pendant le Championnat à huit rameurs, à quelques mètres du départ. Cette course revint à l'équipe mixte Boulogne-Dunkerque, qui figure au premier plan.*

## M. RUAU AUX COURSES DE VICHY



**M. Bérard et M. Ruau dans la tribune des Courses de Vichy.**

DEUX ministres ont assisté au Grand Prix de la Société des Courses de Vichy : M. Ruau, ministre de l'Agriculture, et M. Bérard, sous-secrétaire d'Etat aux Postes et Télégraphes.

Cte de Moltke Hvitfeld. M. Ruau.

**M. Ruau félicite le comte de Moltke Hvitfeld de la victoire de Rataplan ; derrière lui. M. Bérard s'entretient avec le marquis de Barbentane, président de la Société des Courses de Vichy.**

La Société des Courses de Vichy, qui marche de l'avant, qui a créé un Grand Prix de 100.000 francs, épreuve classique aujourd'hui, méritait bien cet honneur. M. Ruau, du reste, est très bien disposé pour les Sociétés sportives ; il l'a montré à différentes reprises.

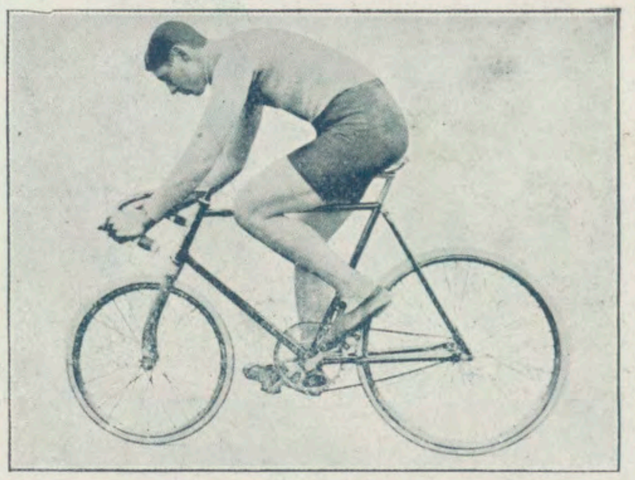
## LES CHAMPIONNATS DE FRANCE D'AVIRON

**Delaplane (B. S.), gagnant du Championnat de skiffs (seniors).**

**Boissière (S.N.E.), gagnant du Championnat de skiffs (débutants).**

**Beurrier et Tirmont (S. N. d'Abbeville), gagnants du Championnat à deux de pointe.**

## DEUX CHAMPIONS DE FOND



**Meredith, champion de fond du monde (amateurs).**

WALTHOUR et Meredith, un Américain et un Anglais, un professionnel et un amateur, et enfin deux stayers de premier ordre, sont indiscutablement deux athlètes de grande valeur.

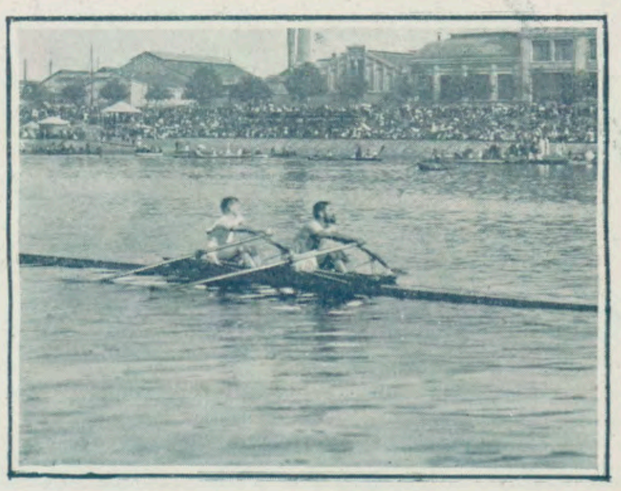
**Walthour, champion de fond du monde (professionnels).**

Chacun champion du monde pendant deux années consécutives, ils ne peuvent pas être accusés d'avoir conquis ce titre à la suite d'heureux incidents de course, mais seule leur qualité leur a permis de triompher d'adversaires qui avaient pourtant fait leurs preuves.

Tandis que Walthour nourrit l'ambition de battre le record de l'heure de Guignard (89 kil. 904 m.), Meredith abandonne définitivement les courses derrière motocyclette pour la vitesse.

## LE CHAMPIONNAT DE LA PÉRISSOIRE

**Beurrier (S. N. d'Abbeville), gagnant du championnat de la périssoire.**



**Pichard et Caudron (R. C.), gagnants du Championnat à deux de couple.**

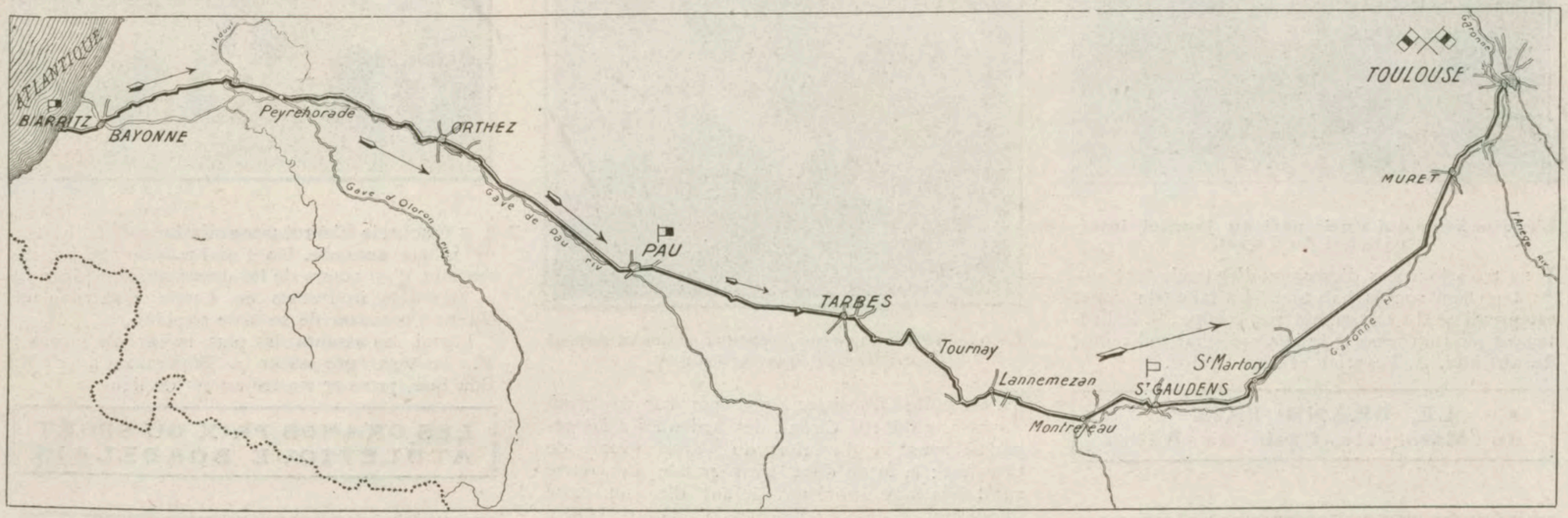
## LA COURSE ANNUELLE DE L'A. V. A. PARIS - DIEPPE

**Le second et le troisième de Paris-Dieppe : Passerieu et Marcel Cadolle avant le départ.**

# LA COUPE DES PYRÉNÉES

**ORGANISÉE PAR LA *DÉPÊCHE* AVEC LA COLLABORATION DE LA *VIE AU GRAND AIR***

**Une importante liste d'engagements ✦ Le Programme des deux dernières étapes ✦ Le parcours Biarritz-Toulouse.**




**CARTE DES DEUX DERNIÈRES ÉTAPES ✦ BIARRITZ A PAU ✦ PAU A TOULOUSE**

La matinée du 26 août sera consacrée, à Biarritz, à faire le plein des réservoirs, car le concours de consommation doit se faire, ce jour-là, entre Bayonne et Pau, c'est-à-dire sur une route presque absolument plate, où les concurrents n'auront à changer de vitesse que pour la traversée des villes et villages. Il est évident que les plus grandes vitesses seront atteintes sur ce parcours, où la route a douze à seize mètres de large, avec un excellent sol.

C'est entre Soumoulou et Tarbes qu'aura lieu, le 26 août, le chronométrage du kilomètre en côte et en palier. La côte n'est pas bien dure, surtout après celles que l'on aura déjà eues, mais sur tout ce parcours nous n'avons pu trouver que cet endroit qui fût propice. Ce nouveau genre d'épreuve ne peut être fait que vers l'issue du concours, c'est-à-dire entre les concurrents ayant chance d'être classés.

Après Tarbes on monte au plateau de Lannemezan et l'on descend ensuite sur Toulouse, sur Montréjeau et Saint-Gaudens, où est fixé le dernier contrôle d'arrêt pour déjeuner. Ensuite, traversée de Saint-Martory et Martres, d'où l'on aura une route idéalement droite et plate jusqu'au passage à niveau de Lepouret, c'est-à-dire pendant 22 kilomètres qui seront chronométrés séparément, car comme palier il est difficile, sinon impossible d'en trouver un autre semblable en France, aussi long et aussi peu habité, car il n'y a pas une seule agglomération ou un seul hameau sur ce parcours de 22 kilomètres. Il est même fâcheux que le passage à niveau ne soit pas placé trois kilomètres plus loin, car on aurait la route idéale pour le record des 50 kilomètres aller et retour.

Après avoir traversé Muret et deux passages à niveau, on arrivera à l'établissement de Bracqueville, où sera situé le contrôle terminus de la Coupe des Pyrénées.

En terminant, nous ne saurions trop recommander aux concurrents des grosses Cotigones de toujours partir en tête, surtout dans les étapes des côtes, c'est-à-dire entre Perpignan et Cauterets, de façon à ne pas être obligés d'avoir à dépasser des concurrents moins vites, sur ces routes assez étroites et offrant pas mal de difficultés.

CH. TAMPIER.

## ✦ LISTE DES ENGAGEMENTS ✦

Les engagements pour la *Coupe des Pyrénées* ont été clos le 7 août.

Voici les noms des concurrents qui prendront part à cette très importante épreuve qui se disputera du 20 au 27 août courant, sur un itinéraire de 1.345 kilomètres, allant de Toulouse à Toulouse par les Pyrénées.

### PREMIÈRE CATÉGORIE

**Voitures ouvertes d'une valeur totale de 5.000 francs et au-dessous. — Voitures fermées d'une valeur totale de 6.000 francs et au-dessous.**

Darracq et Cie (Darracq); De Dion (de Dion); G. Fouillaron (Fouillaron); Cottereau et Cie (Cottereau); Soulet (Peugeot); Motheré (Cottereau); Grégoire (Grégoire).

### DEUXIÈME CATÉGORIE

**Voitures ouvertes de 8.000 francs et au-dessous. — Voitures fermées de 9.000 francs et au-dessous.**

Darracq et Cie (Darracq); Malvy (de Dion); Grégoire (Grégoire); Marquis de Dion (de Dion); Laporte et fils (de Dion); Delage et Cie (Delage); F. Pascal (Cottereau); Regina Dixi (Regina Dixi); Gladiator (Gladiator).

### TROISIÈME CATÉGORIE

**Voitures ouvertes de 8.000 à 12 000 francs. — Voitures fermées de 9.000 à 13.000 francs.**

Darracq et Cie (Darracq); Brouhot et Cie (Brouhot); Maurice Versoin (Motobloc); Mauri e Gira d (Motobloc); Léon Plumet (Panhard); Léon Soulet (Peugeot); Regina-Dixi (Regina-Dixi); Clément (Clément); Grégoire (Grégoire); Baville (Peugeot); Darracq et Cie (Darracq); Traboul (Motobloc); Baron Henri de Rothschild (Corre); G. Richard (Richard); Charles Ader (Richard-Brasier).

### QUATRIÈME CATÉGORIE

**Voitures ouvertes de 12.000 à 18 000 francs. — Voitures fermées de 13.000 à 19.500 francs.**

Etienne Raynaud (Passy-Thellier); Darracq et Cie (Darracq); Brouhot et Cie (Brouhot); Gros (Sultan); Pinaud-Duamp (Berliet); Société Ariès; De Dietrich (Dietrich); Albert Chanée (Mors); Perrier et Cie (de Salvert); Marquis de Dion (de Dion); Bablot (Berliet); Pinaud-Duamp (Berliet); Michot (Automoto); Clément (Clément); Fraignac (Fraignac); Decauville aîné (Decauville); Henri Sagner (Darracq); Etablissements Mieusset (Mieusset); La Hispano Louisa (Florida); Soulet (Peugeot); Cottereau et Cie (Cottereau); Louis Dounairon (Peugeot); Pellefigue (Clément); Baron d'Adelie (Motobloc); Paul Brunet, Marcel Gounoulhou, Prosper Minvielle; de la Chesnais (Rossel).

### CINQUIÈME CATÉGORIE

**Voitures ouvertes de 18.000 à 24 000 francs. — Voitures fermées de 19.500 à 26.000 francs.**

Baron Petiet (Ariès); Eugène Brillié (Brillié); Etablissements Mieusset (Mieusset); De Sambury et Boussac (Rochet-Schneider); Charles Rey (Panhard); J. Pascal (Cottereau); De Dietrich (de Dietrich); Lambert Violet (Rochet-Schneider); G. Cote (Pilain); Louis (Berliet); Pierre Gaillard (Hotchkiss); André Troncin (Peugeot); Georges Richer (Brouhot).

### SIXIÈME CATÉGORIE

**Voitures ouvertes de plus de 24.000 francs. — Voitures fermées de plus de 26.000 francs.**

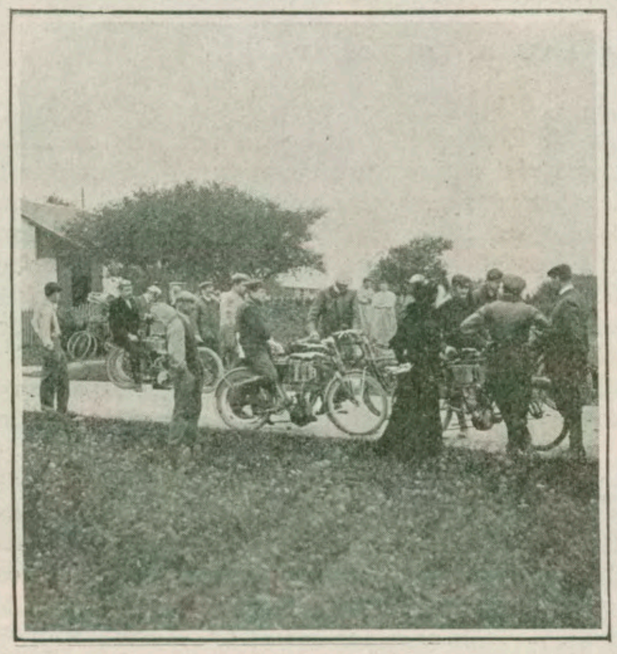
Louis Bary (Mercédès); Charley (Mercédès); Baron Pierre de Caters (Mercédès); Docteur Luling (Barra d-Clément); Henri Bijon (Berliet); De Dietrich (Dietrich); Jacques de Saint-Martin (Radia); Gladiator (Gladiator); J. Auber, (Charon, Girardot et Voigt); Baron Henri de Rothschild (Mercédès).

## LE TOURNOI D'ESCRIME D'OSTENDE

**L'équipe belge qui a pris part au tournoi international du 5 août.**

Les trois journées d'escrime d'Ostende ont obtenu leur succès habituel. La salle de Smet est première du classement par équipe. M. le lieutenant Mouton reporte le championnat individuel devant MM. A. Feyerick et Max Castor.

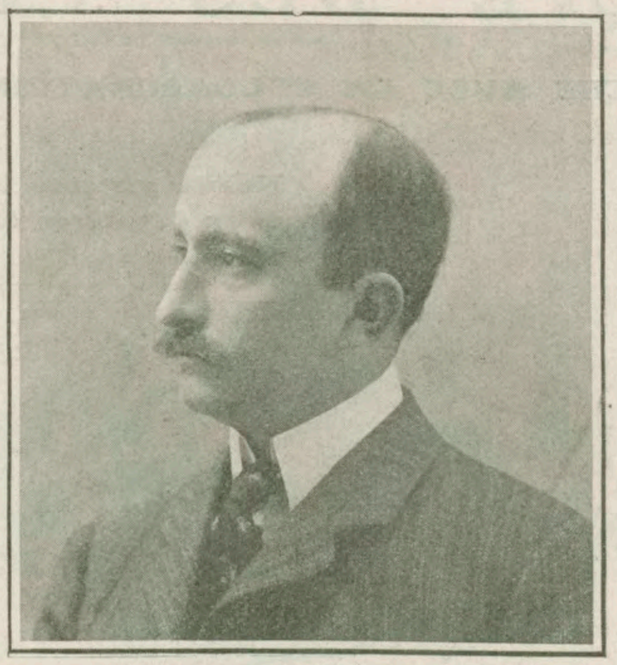
## LE GRAND PRIX du Motocycle-Club de Reims



**Le départ du Grand Prix du Motocycle-Club de Reims.**

**Le Grand Prix du M.-C. de Reims a été gagné par Driot, sur motocyclette Alcyon, couvrant les 228 kilomètres du circuit, 3 tours de 76 kilomètres en 4 h. 43 m. 45 s., soit 48 kilomètres à l'heure.**

## APRÈS LE CIRCUIT DES ARDENNES



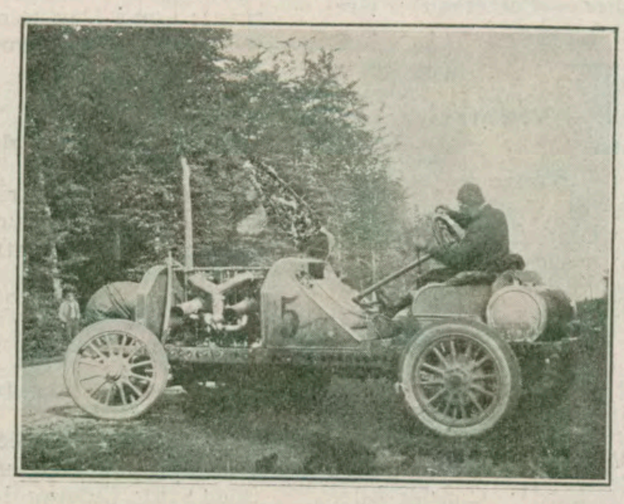
**Le baron P. de Crawhez, créateur et organisateur du Circuit des Ardennes.**

Il est inutile d'insister à nouveau sur la façon parfaite dont le Circuit des Ardennes a été organisé sous la direction du baron Pierre de Crawhez ; la façon dont s'est passée la course suffit à la faire apprécier. Il faut dire au reste que le public s'est montré plus pondéré que notre foule française ; en bien des endroits, il n'était maintenu que moralement, par le seul avertissement d'une affiche dont nous donnons la photographie.

Par endroits même des enfants jouaient sur la route entre deux passages de voitures ; et la traversée des villages se faisait en pleine vitesse ; un simple fil de fer séparait les passants des coureurs, ne ressemblant en rien aux barricades du *Circuit d'Auvergne*.

**Les affiches du Circuit des Ardennes.**

Gabriel seul eut un accident sérieux ; mais Fabry, qui débutait en course, aurait pu faire une chute autrement grave. Il manqua un virage, freina brusquement ; sa voiture fit un tête-à-queue complet, et, par miracle, resta sur ses roues.



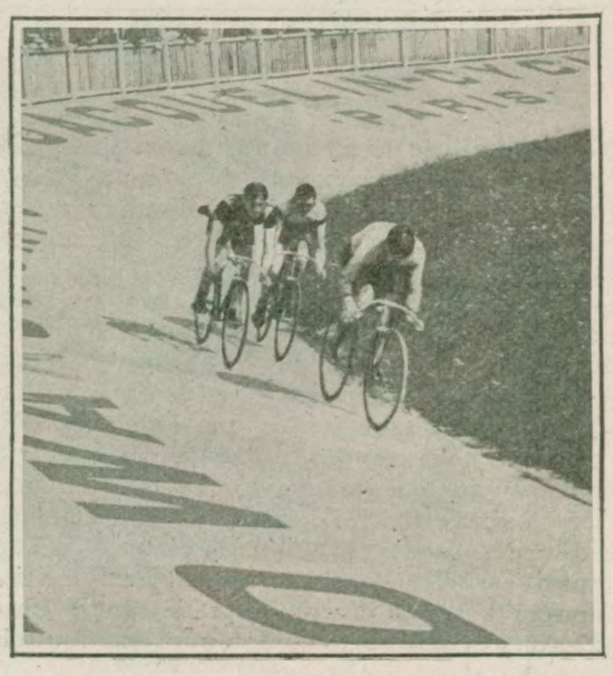
**Un mauvais virage de Fabry.**

## UNE FÊTE D'ESCRIME A PESSAC

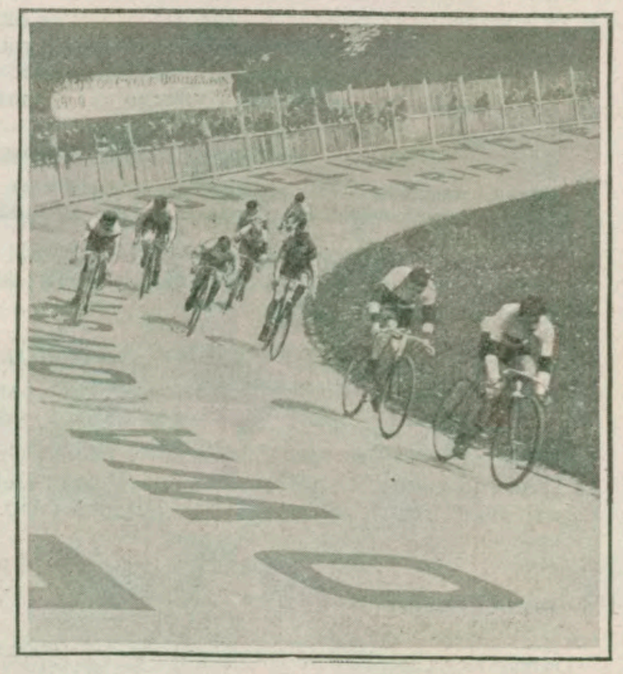
Le 6 août, le Fleuret pessacais donnait à l'Elysée sa fête annuelle. Un grand nombre de professeurs et d'amateurs de Bordeaux avaient répondu à l'aimable invitation du Cercle d'escrime et eurent l'occasion de se faire applaudir.

Parmi les assauts les plus remarqués citons : M. Devies, professeur à Bordeaux, avec M. Bouchon, premier maître au 57e de ligne.

## LES GRANDS PRIX DU SPORT ATHLÉTIQUE BORDELAIS



**Debongnies gagne le prix de vitesse au vélodrome du Parc (6 août).**



**Marcel Cadolle gagne le prix de demi-fond. L'équipe de tandems Cadolle-Debongnies est battue par l'équipe Herbert-Dagrant. C'est au cours de cette réunion que Gonder a battu son record du monde, saut à la perche, passant 3 m. 75.**

# LE CONCOURS DE VÉHICULES INDUSTRIELS

**Les fourgons militaires Peugeot.**

*Ces fourgons ont accompli une course d'équipe des plus intéressantes, surtout au point de vue de leur utilisation. Ils étaient mus par un moteur à deux cylindres de 10 chevaux et portaient un réservoir de 12 litres, leur permettant de faire 300 kilomètres à pleine charge. Leurs caractéristiques respectives étaient : poids total n° 85, 2.963 kilos; n° 86, 2.895 kilos; n° 87, 2.921 kilos. Charge utile : n° 85, 1.190 kilos; n° 86, 1.164 kilos; n° 87, 1.185 kilos.*

L'ESPRIT qui a présidé à l'organisation du concours de véhicules industriels est très catégoriquement déterminé par le texte même du règlement de ce concours.

Le premier article en est ainsi conçu :

« L'Automobile Club de France (commissiond es concours), considérant qu'il importe, dans l'intérêt de l'industrie, d'encourager la construction de véhicules automobiles pratiques pour le transport en commun et le transport des marchandises, a décidé d'organiser une épreuve internationale sur route pour vulgariser l'emploi de ces véhicules. »

La commission des Concours de l'A. C. F. a pour président très actif le marquis de Dion. Ce concours, dont il eut l'idée, est bien son œuvre. L'itinéraire en fut judicieusement choisi : le nord-ouest de la France, peuplé par de grands centres industriels, est mal servi par un réseau insuffisant, les lignes de communications manquent : l'automobile les établira et les desservira. L'accueil enthousiaste fait par les populations aux concurrents montra nettement l'intérêt que suscita le concours et combien nos paysans se sont familiarisés avec le nouveau mode de locomotion.

Les véhicules étaient classés en deux grandes catégories ayant chacune un itinéraire de sept étapes et des jours d'exposition déterminés. Tous les véhicules de transport en commun et les véhicules de transport de marchandises portant moins de 500 kilos accomplissaient le parcours suivant :

Vendredi 28 juillet, 1re étape : Paris, Meaux, Soissons, Compiègne, 153 kilomètres.
Samedi 29 juillet, 2e étape : Compiègne, Saint-Quentin, Albert, Amiens, 158 kilomètres 600.
Dimanche 30 juillet. — Exposition à Amiens.
Lundi 31 juillet, 3e étape : Amiens, Doullens, Abbeville, Dieppe, 133 kilomètres 400.
Mardi 1er août. — Exposition à Dieppe.
Mercredi 2 août. — Exposition à Dieppe.
Jeudi 3 août, 4e étape : Dieppe, Fécamp, Etretat, Le Havre, 107 kilomètres 600.
Vendredi 4 août. — Exposition au Havre.
Samedi 5 août, 5e étape : Le Havre, Neufchâtel, Rouen, 150 kilomètres 800.
Dimanche 6 août. — Exposition à Rouen.
Lundi 7 août, 6e étape : Rouen, Gournay, Gisors, Vernon, Mantes, 136 kilomètres 800.
Mardi 8 août, 7e étape : Mantes, Saint-Germain, Paris, 53 kilomètres 500.

Les véhicules de transport de marchandises suivaient l'itinéraire ci-dessous :

Vendredi 28 juillet, 1re étape : Paris, Compiègne, 92 kilomètres 500.
Samedi 29 juillet, 2e étape : Compiègne, Amiens, 73 kilomètres 700.
Dimanche 30 juillet. — Exposition à Amiens.
Lundi 31 juillet, 3e étape : Amiens, Dieppe, 98 kilomètres 900.
Mardi 1er août, — Exposition à Dieppe.
Mercredi 2 août. — Exposition à Dieppe.
Jeudi 3 août, 4e étape : Dieppe, Le Havre, 107 kilomètres 600.
Vendredi 4 août. — Exposition au Havre.
Samedi 5 août, 5e étape : Le Havre, Rouen, 88 kilomètres.
Dimanche 6 août. — Exposition à Rouen.
Lundi 7 août, 6e étape : Rouen, Mantes, 85 kilomètres.
Mardi 8 août, 7e étape : Mantes, Paris, 53 kilomètres 500.

C'est, en somme, un effort considérable réalisé, dont les résultats sont déjà tangibles:

En dehors des industriels spécialisés, de nombreuses usines avaient présenté des types spécialement établis en vue du concours :

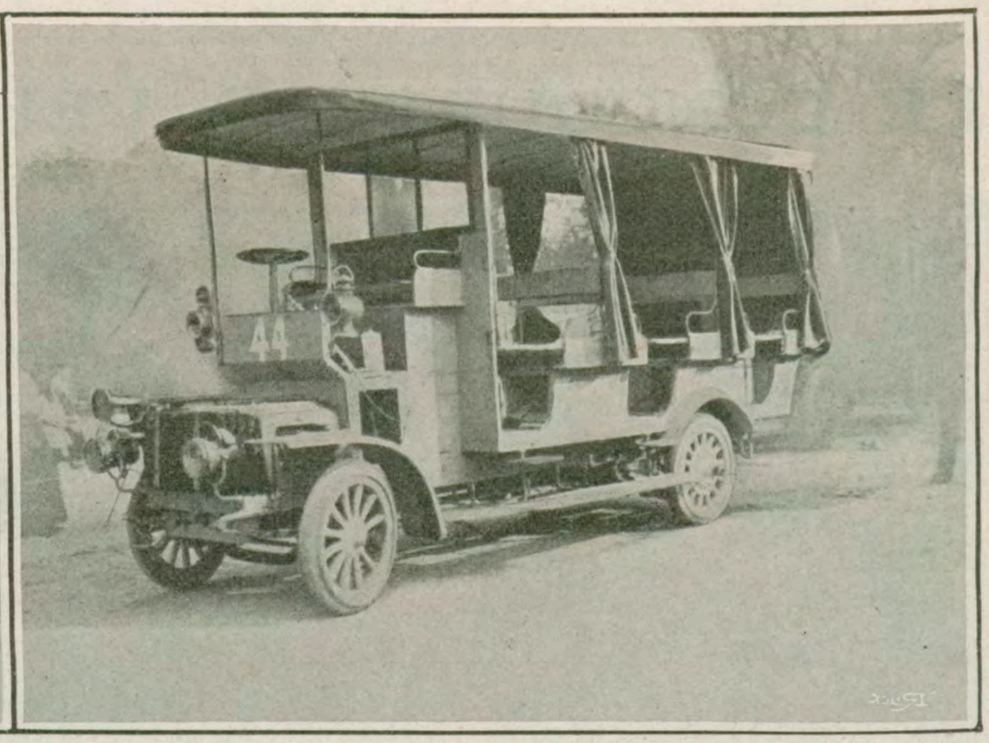
*De Dion-Bouton*, *de Dietrich*, *Ariès*, *Peugeot*, *Serpollet*, *Mors*, *Kriéger*, *Gillet-Forest*, ont travaillé la question sous toutes ses faces, en ont étudié et résolu toutes les solutions.

Les maisons dont l'activité se tourne surtout vers le transport industriel, telles que : *Turgan*, *Delaugère et Clayette*, d'Orléans, ont eu enfin l'occasion de présenter au grand public le fruit de plusieurs années de recherches.

Les fabricants de bandages caoutchoutés qui sont l'auxiliaire indispensable de ces véhicules à grande vitesse, ont pu, eux aussi, donner des preuves palpables de la qualité de leurs produits : après les sept étapes du parcours, tous les bandages *B. S. de Torrilhon* arrivaient en parfait état, grâce aussi bien à la qualité de la matière les composant qu'à leur montage rationnel.

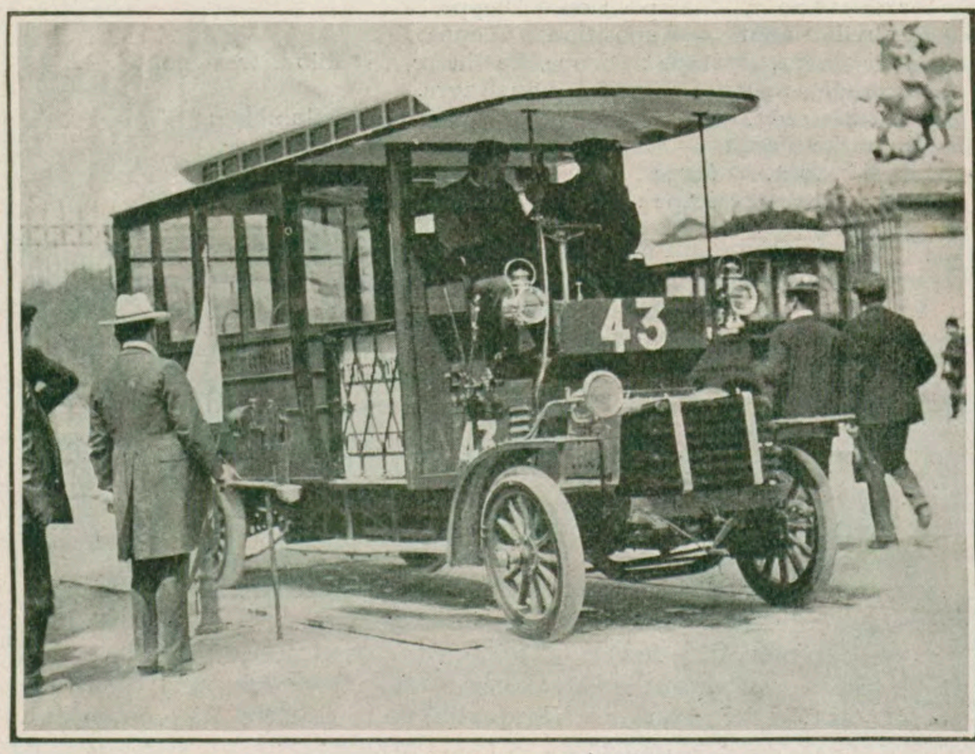
Quant au *Michelin*, que ce soit dans les courses de vitesse ou dans les épreuves de « poids lourds », il suffit de connaître sa présence pour savoir que les voitures qui en étaient munies ont été bien classées.

**L'omnibus n° 41 de Dietrich (première catégorie : plus de 6 personnes.)**
*Ce véhicule reste en somme du type des voitures de tourisme : léger, robuste et consommant peu ; il atteint une moyenne très respectable, variant de 40 à 50 kilomètres à l'heure. Il était muni de pneumatiques* Michelin.

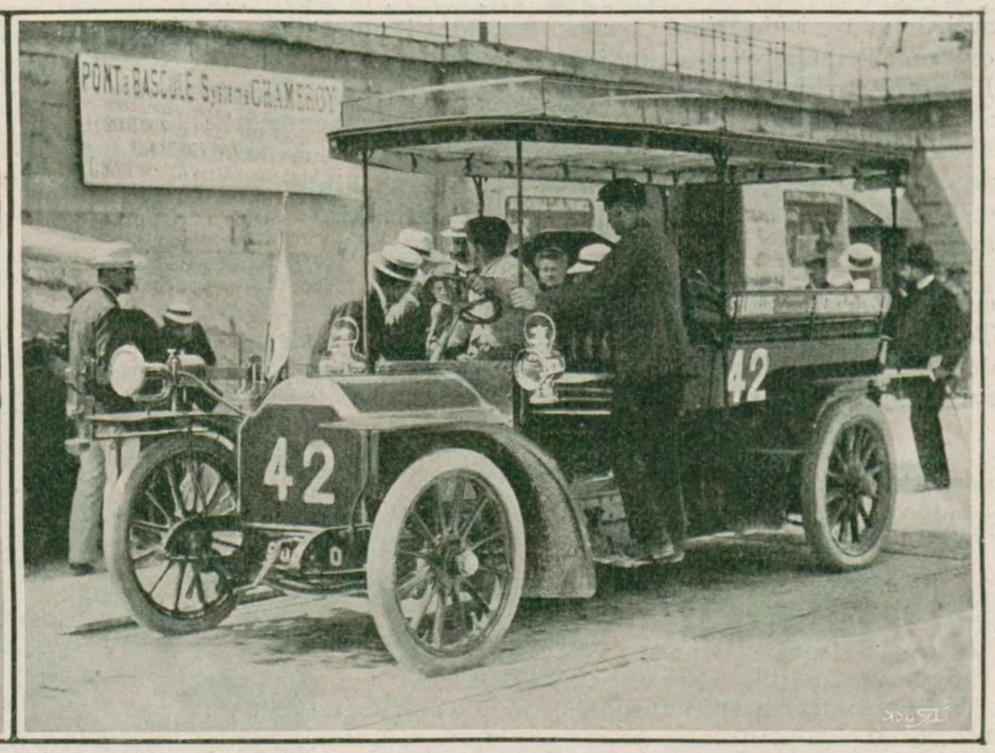



**Le break de chasse de Dietrich.**
*On conçoit facilement la commodité de ce véhicule de facile accès, permettant de transporter une quinzaine de personnes à une vitesse de 20 à 25 kilomètres à l'heure, la voiture idéale pour le transport sur les lieux de chasse.*

**Le fourgon militaire de Dietrich.**
*Ce fourgon, pesant environ 2 tonnes à vide et portant tout près d'une tonne de charge utile, a marché avec une régularité remarquable sans exception. Il était muni de bandages* B. S. Torrilhon, *qui ont merveilleusement résisté, n'ayant pas été changés ni réparés en cours de route.*




**L'omnibus de Dietrich (deuxième catégorie : douze à quatorze voyageurs.)**
*Cet omnibus est bien le type du véhicule pour transports publics sur routes. Extrêmement robuste, il est établi confortablement. En cours de route, on a remplacé par des pneus* Michelin *les bandages des roues arrière.*




**Le deuxième omnibus léger de la Société de Dietrich.**
*Munie du dernier moteur créé par les usines de Dietrich, avec radiateur nid d'abeilles, cette voiture a, comme le n° 41, réalisé une fort belle moyenne (près de 50 kilomètres à l'heure). Elle était munie de pneumatiques* Michelin.

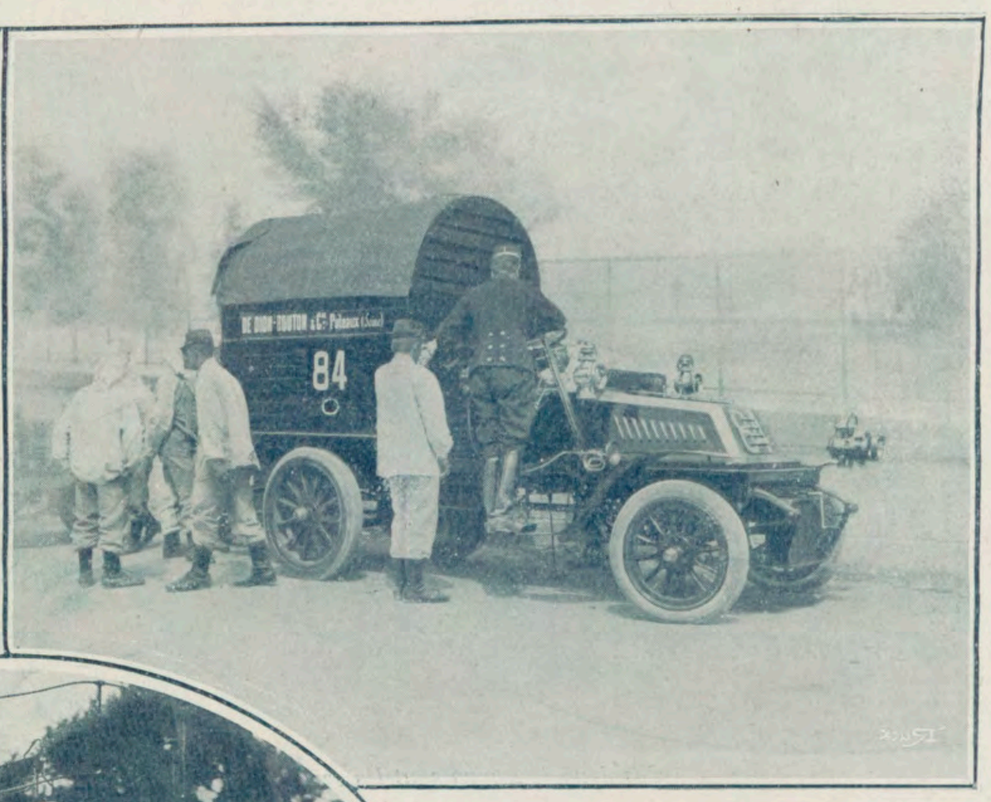
**Le camion de livraisons de Dion-Bouton pour la maison Félix Potin.**

*La maison Félix Potin emploie depuis assez longtemps déjà plusieurs voitures de livraison sortant des ateliers de Dion-Bouton. Le camion qui portait le nº 6 au concours pesait à vide 1.650 kilos et pouvait recevoir une charge utile de 870 kilogs.*

Dans la Coupe du Loiret, dans le Concours d'endurance d'Aix, il y avait bien en présence différentes catégories de voitures ; mais, sauf la dimension des châssis et la puissance des moteurs, c'était le même type de véhicule qui prenait part au concours ; c'était la voiture de promenade ou de voyage à l'usage des particuliers. On se souvient du succès que s'est taillé la maison de Dion-Bouton dans ces différentes épreuves.

Dans le Concours des véhicules automobiles industriels, au contraire, on peut dire que les modèles les plus divers ont figuré.

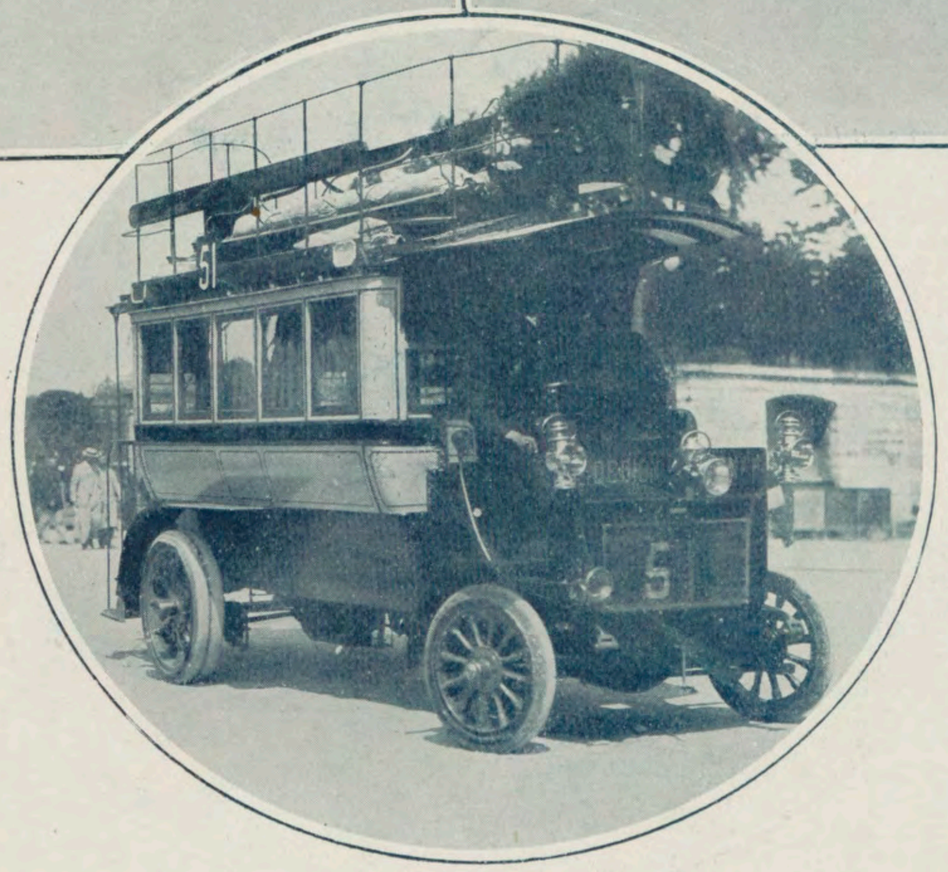
La maison de Dion-Bouton, semble avoir eu à cœur de mettre en ligne des spécimens différents.




**Le fourgon militaire de Dion-Bouton.**

*Le fourgon militaire de Dion-Bouton, parmi ceux qui prenaient part au concours, peut être considéré comme l'un des plus maniables tout en étant l'un des plus robustes et des plus rapides.*

C'était d'abord un minuscule fourgon servant au transport des dépêches ; puis un char à bancs à gradins superposés, la voiture idéale pour le transport des touristes visitant la capitale ; c'était encore une voiture de livraison semblable a celles dont use la maison Félix Potin pour servir sa clientèle. Venait ensuite un fourgon militaire construit d'après le type réglementaire des voitures adoptées dans les régiments ; après cela, c'était un grand omnibus avec impériale, conforme au type des omnibus trente places de la Compagnie Générale. Enfin, c'était un énorme camion pouvant porter trois tonnes et qui est bien une des plus puissantes machines qu'on puisse rêver pour le transport des lourds fardeaux.




**L'omnibus de 30 places de Dion-Bouton.**

*C'est le plus léger de tous les omnibus prenant part au concours de la Compagnie Générale des Omnibus. Il a donné de bons résultats au double point de vue de la vitesse et de la consommation.*

**Le camion de 6 tonnes de Dion-Bouton.**

*Les « poids lourds » furent toujours une des branches dans lesquelles la grande usine de Puteaux tint la tête. Pour la route elle vient de créer cet engin qui compte certes parmi les plus puissants de tous ceux présentés. Les roues d'avant étaient munies de bandages* Torrilhon *qui sont arrivés au bout du parcours en bon état, malgré l'effort que les changements de direction leur font subir au braquage des roues.*

**Le Car Alpin de Dion-Bouton.**

*Ce char à bancs avec places en amphithéâtre a été établi dans le but tout spécial de servir aux excursionnistes en montagne aussi bien que dans les villes. Son architecture qui peut paraître un peu massive ne l'a pas empêché souvent d'atteindre le 30 à l'heure ; sa consommation est des plus réduites. Les bandages* B.S. Torrilhon *ont supporté parfaitement et le poids et la vitesse à laquelle on les a soumis, sans avoir été changés ni réparés en cours de route.*

**Les fourgons militaires Ariès.**
*Ces deux fourgons sont les seuls qui aient osé affronter le parcours avec des bandages fer aux quatre roues.*

La Société Ariès était parfaitement préparée au concours par une étude déjà longue des questions de transports sur route.

Déjà, en novembre dernier, elle avait fait une expérience des plus intéressantes au sujet du transport du lait en Normandie ; cet essai a duré quinze jours et le camion a fait un service journalier de 90 à 110 kilomètres, sans aucun ennui et par de très mauvaises routes.

De plus, un grand papetier d'Evreux a utilisé le retour de ce camion à l'usine pour faire porter à Paris une charge de 3.000 kilos de papier. Ce retour s'est effectué dans la journée et sans qu'aucun des organes essentiels du camion témoigne la moindre fatigue.

Des omnibus Ariès de 18 places et 800 kilos de bagages, font actuellement un service public dans le Dauphiné, entre la Côte Saint-André et Lyon, où les côtes de 3 et 4 kilomètres avec des rampes variant de 10 à 15 0/0 sont fréquentes. Les voyageurs apprécient le confortable, la rapidité des véhicules qui mettent à peine quatre heures pour parcourir les 70 kilomètres du dur trajet que d'antiques et incomparables pataches faisaient péniblement, il y a quelques jours encore, en une journée.

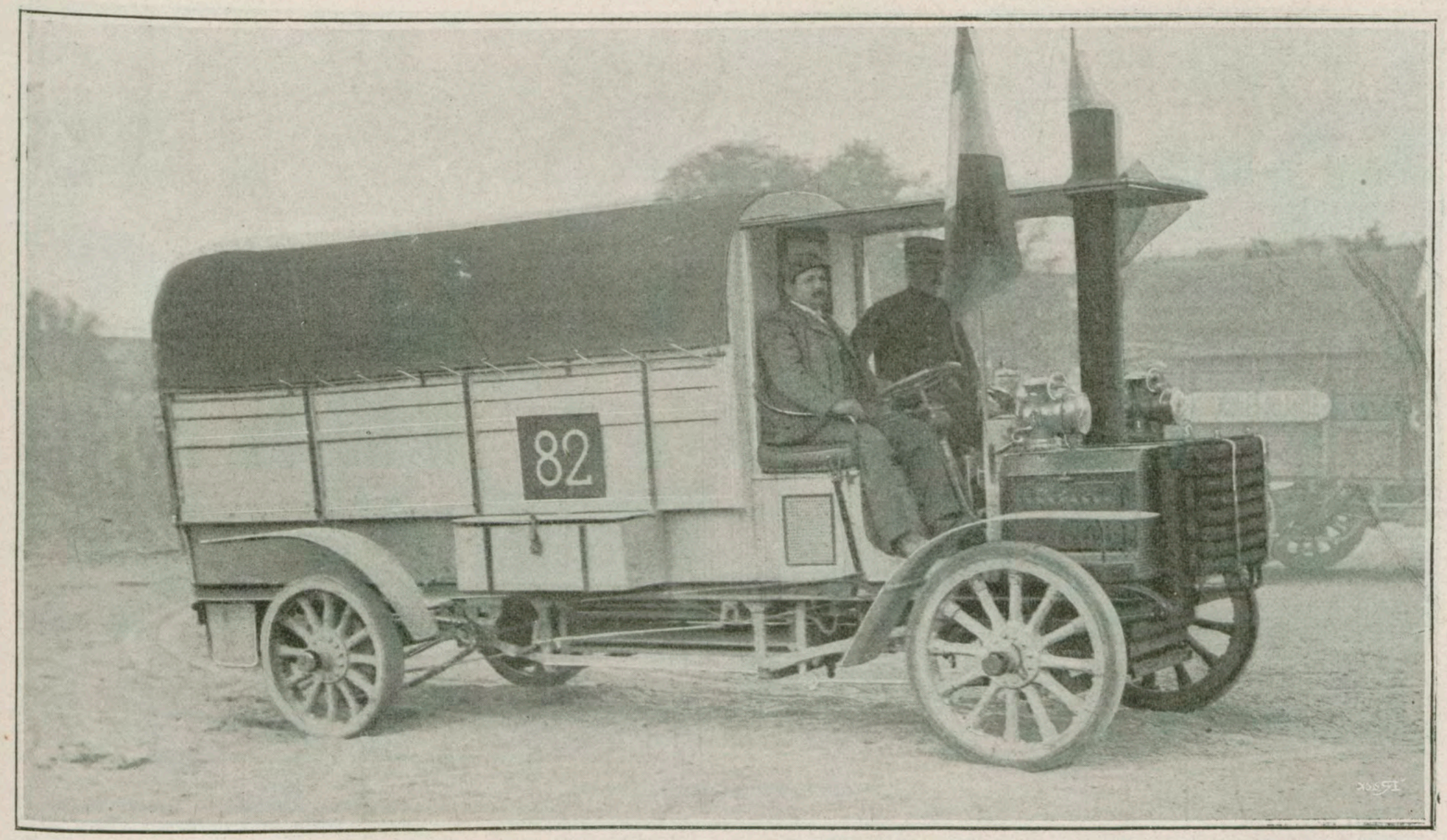
A noter l'idée originale qu'ont eue les organisateurs de transporter à chaque voyage 300 litres de lait stérilisé, en bouteilles cachetées, destiné à être vendu dans Lyon.

Enfin, dernièrement, un très important service de voyageurs en Touraine, a été concédé à la Société des Automobiles Ariès.

**Le camion Ariès N° 24**
*qui a fait un service dans la Cordillère des Andes, à 4.800 mètres d'altitude.*

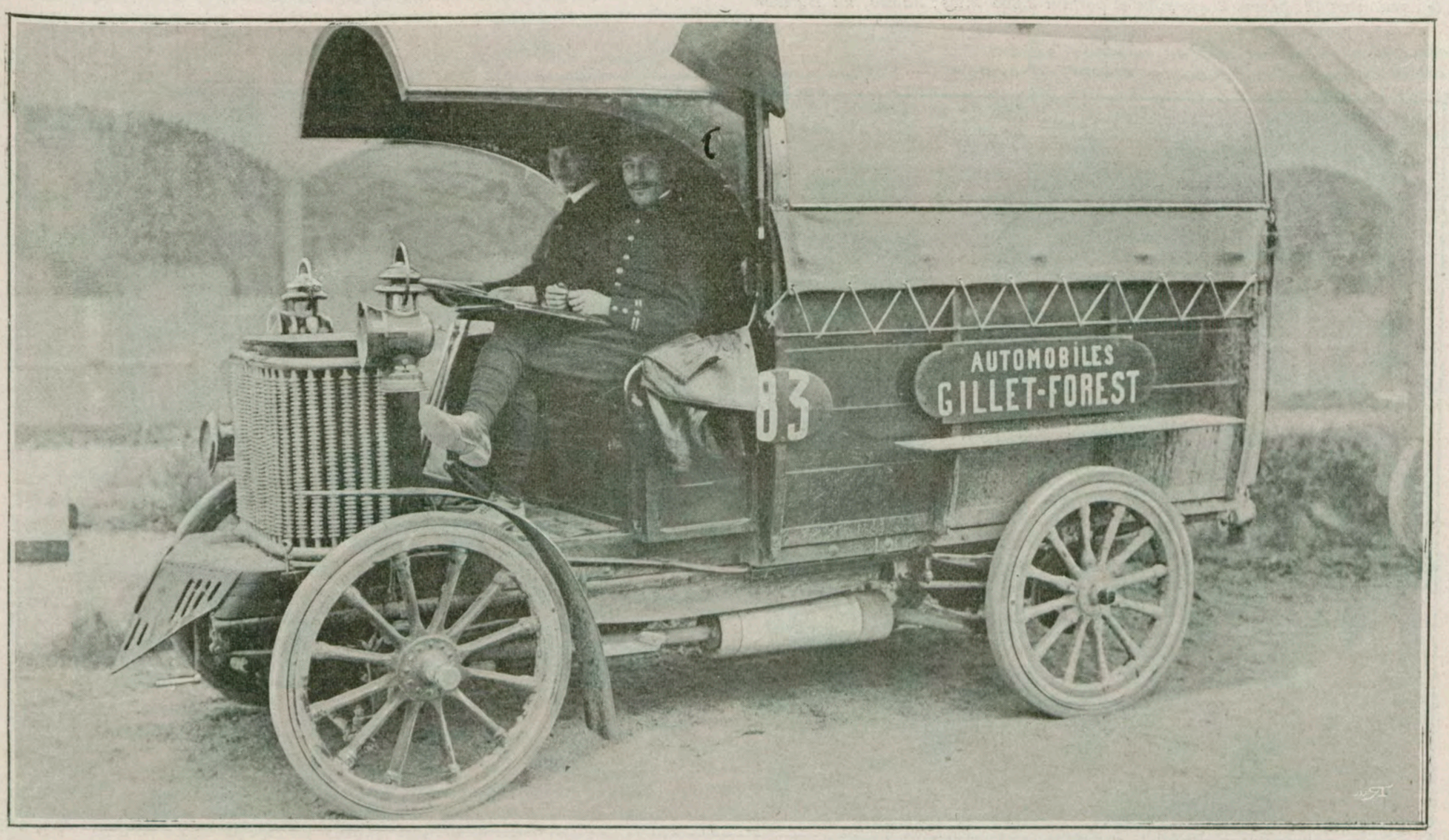
**L'omnibus Ariès.**
*Omnibus de 16 voyageurs ; le même type en exploitation en Touraine, sur 450 kilomètres de ligne avec 16 voitures, la plus grosse exploitation du genre. A battu le record de la régularité, sur les 900 kilomètres du parcours, ayant eu seulement 3 arrêts de 7 minutes. La meilleure consommation de sa catégorie.*

**La voiture de livraisons Ariès (pneus *Michelin*).**
*Voiture de livraison rapide « Ariès » transportant 700 kilos de charge utile. Arrivant presque toujours la première à l'étape ; elle fait dans sa catégorie, la meilleure consommation ; 13 litres pour 100 kilomètres.*



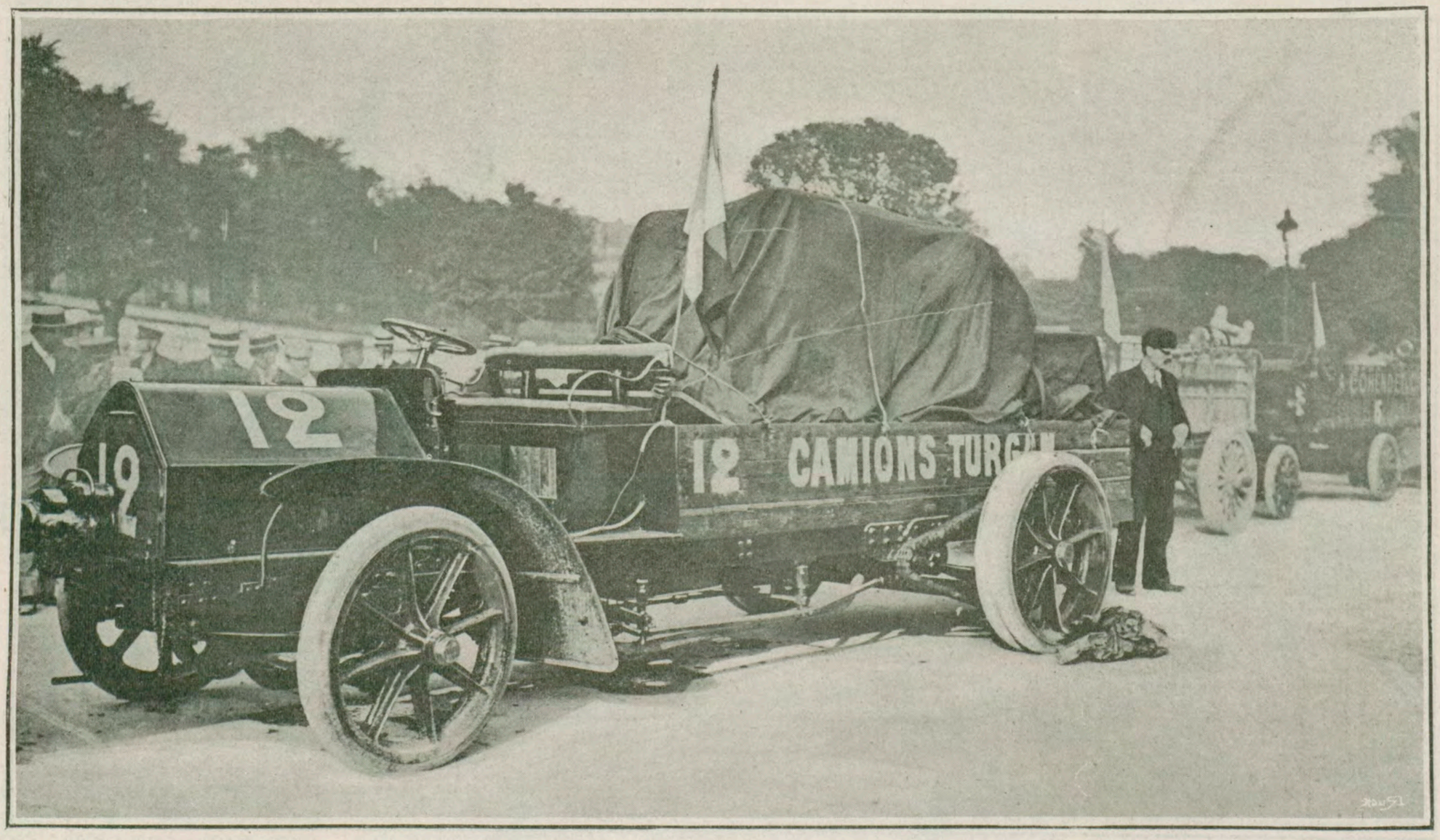

**Le fourgon militaire Gardner-Serpollet.**

*Le fourgon Gardner-Serpollet était actionné par le même moteur à vapeur actuellement en service sur d'innombrables lignes d'omnibus fonctionnant à l'étranger et aux colonies. Son poids était de 2.812 kilos, et il portait 993 kilos de charge utile.*



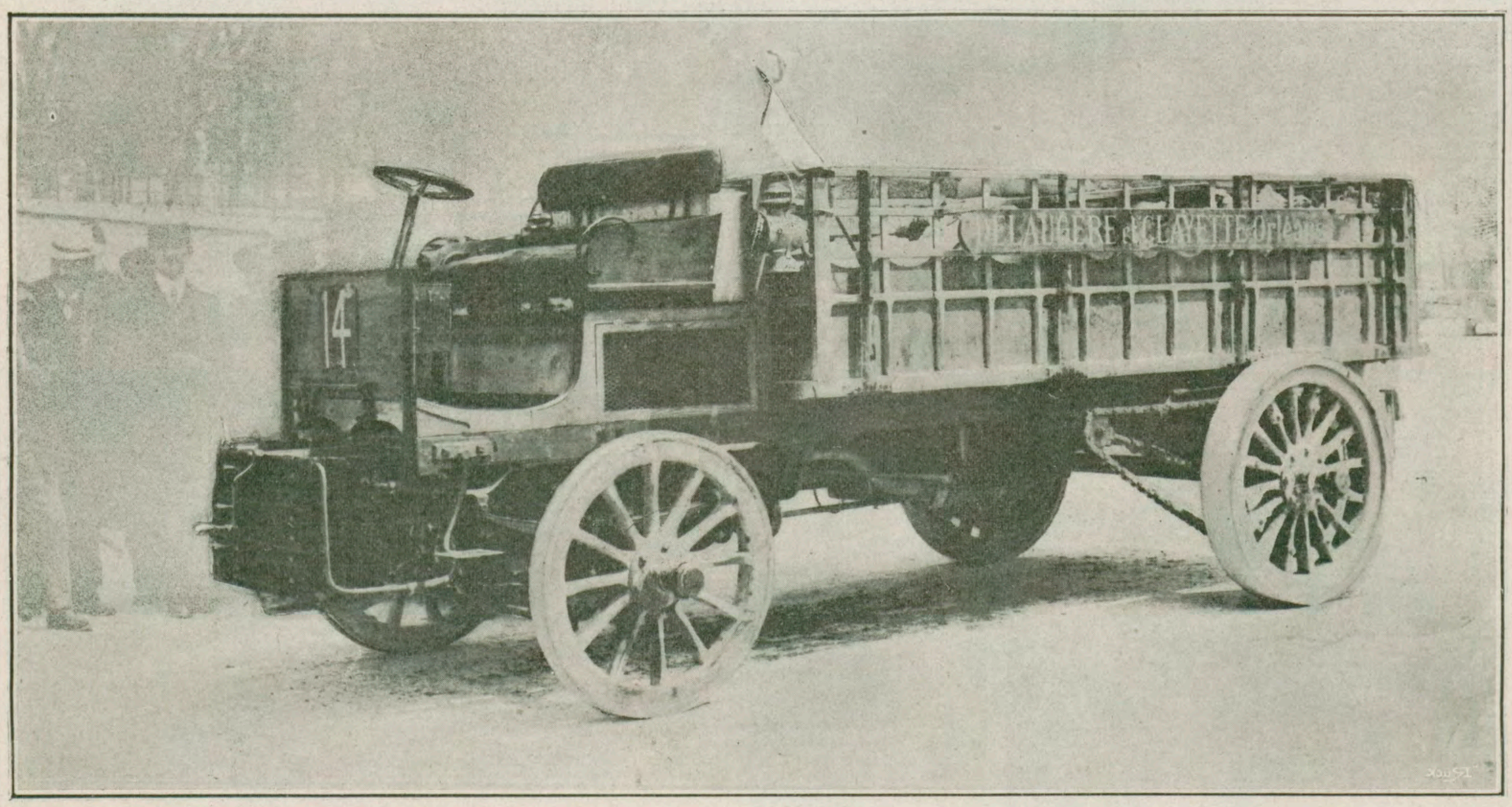

**Le fourgon militaire Gillet-Forest.**

*Ce fourgon, qui était actionné par le moteur horizontal depuis longtemps employé avec succès par cette marque pour des voitures de ville et de livraison, fut une des curiosités du concours, marchant un jour à l'huile lourde et un jour à l'essence avec des rendements analogues et une semblable régularité.*



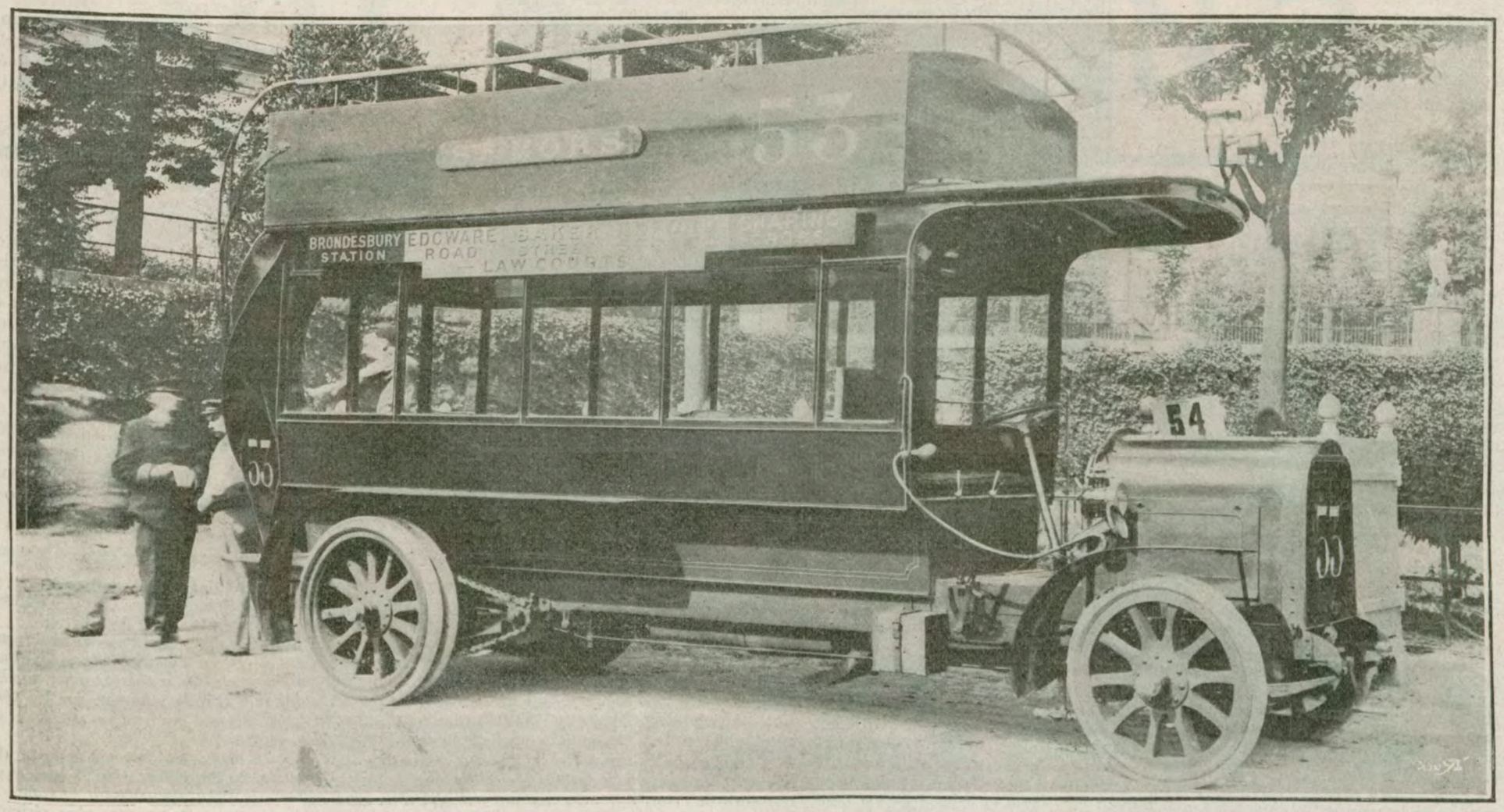

**Le camion Turgan.**

*La Maison Turgan s'est, depuis de longues années, spécialisée dans la construction des poids lourds, elle fit aux derniers Salons des expositions très remarquées. Elle avait engagé deux véhicules au Concours de l'A. C. F. : l'un, le camion n° 12, pesant 2.400 kilos et portant 3.200 kilos ; l'autre, un tracteur à vapeur transportant, tant sur le tracteur que sur le véhicule remorqué, une charge utile de 7.200 kilos. Aucun omnibus Turgan ne figurait au concours, tous ceux construits faisant actuellement des services réguliers.*



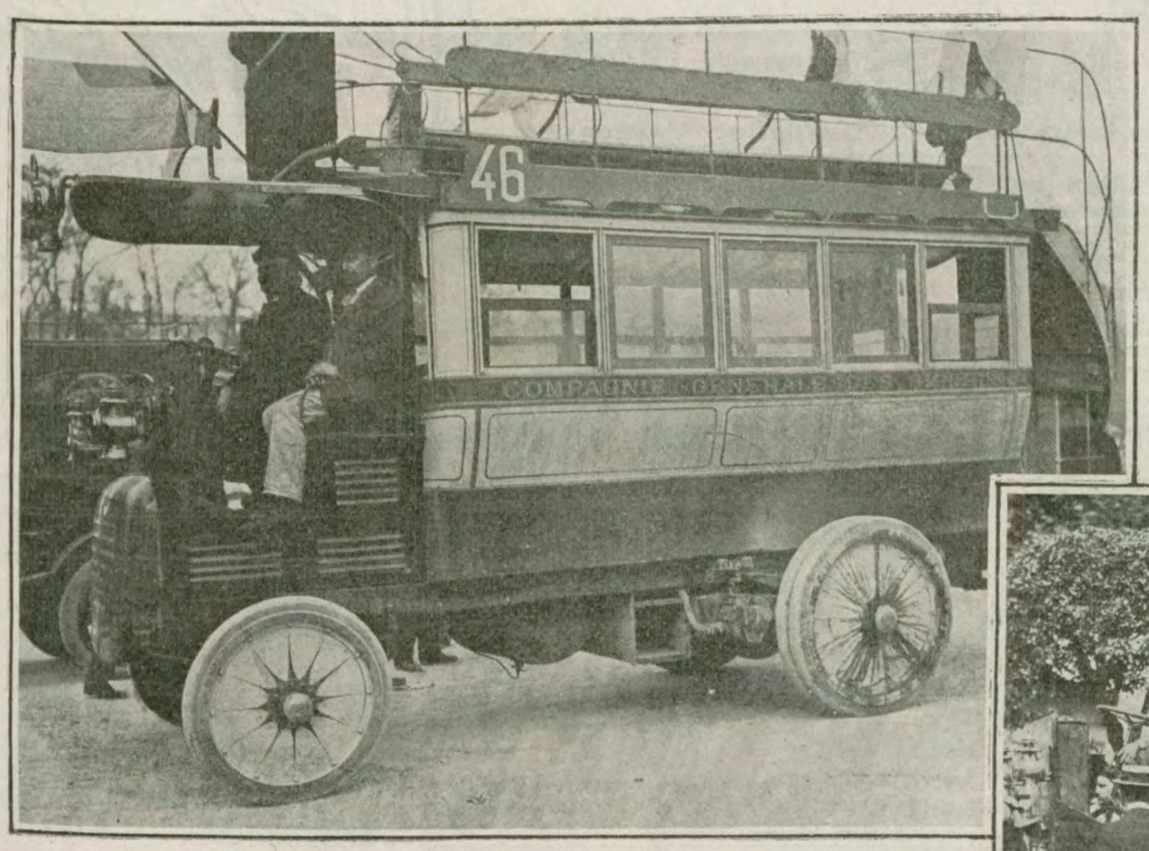

**Le camion Delaugère et Clayette (Orléans).**

*Ce camion, pesant 4.329 kilogrammes, transportait une charge utile de 3.600 kilogrammes ; il accomplit toutes les étapes dans les meilleures conditions.*




**L'omnibus de la Société Mors.**

*Cet omnibus possède un embrayage doux et progressif à segments, 3 vitesss, dont la troisième en prise directe; marche arrière ; 1 frein sur le différentiel commandé par pédale : cette pédale produit l'adhérence d'un premier ruban sur une poulie auxiliaire et cette adhérence entraîne le ruban du frein de différentiel et provoque son serrage sur sa poulie. 1 frein sur les roues arrière commandé : 1° Directement par un levier de côté ; 2° Par un deuxième pédale de frein dont l'action produit l'adhérence d'un ruban sur une deuxième poulie auxiliaire placée sur le différentiel, cette adhérence entraîne un palonnier qui provoque serrage des freins arrière sur les roues. Le châssis est en fer profilé armé de tirants; roues avant caoutchouc plein simple ; roues arrière caoutchouc plein bandages jumellés ; caisse répondant au programme des omnibus de Londres : 16 voyageurs à l'intérieur, 18 sur l'impériale, plus le conducteur et le receveur, soit en tout 36 personnes ; l'embrayage à segments extensibles permet un démarrage extrêmement doux, et même en deuxième vitesse à charge complète sur terrain horizontal; les freins, très puissants, par suite de leur action multiple, permettent l'arrêt de l'omnibus dans l'espace minime compatible avec la charge et la vitesse; le moteur, de 30 chevaux, donne une vitesse de 25 à 30 kilomètres.*




**L'omnibus Kriéger (Modèle de la Compagnie des Omnibus).**

Le camion fait, en ce moment, l'admiration de tous. Plus d'embrayages, plus de démarrages successifs par chocs de vitesse en vitesse, plus de mise en marche avec manivelle. Le moteur se met en marche automatiquement, à coup sûr, du siège même, en faisant agir la dynamo de transmission. C'est ensuite, par la transmission électrique, un arrachement progressif.

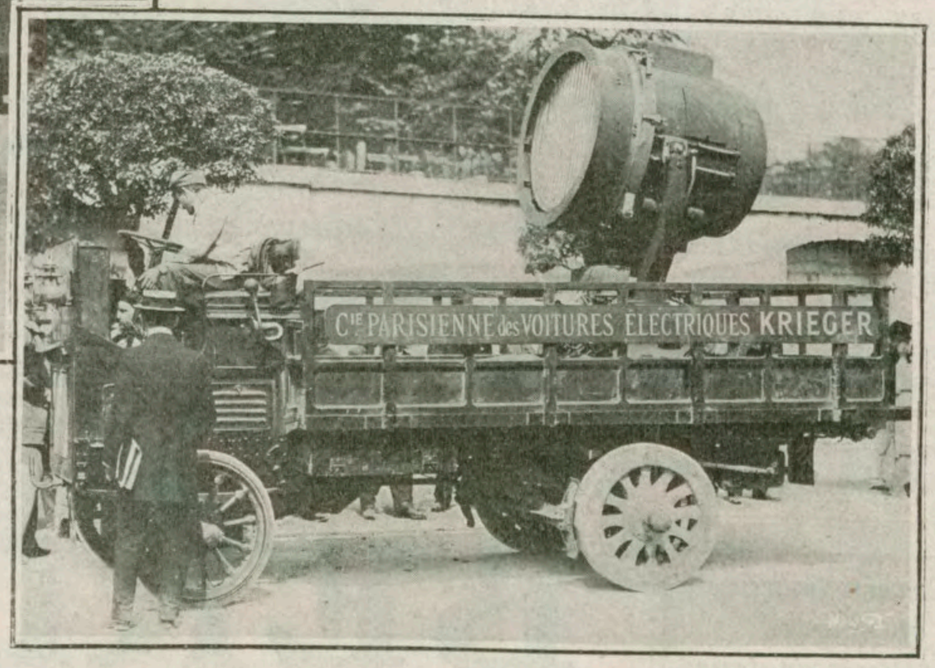
Bref, c'est, en un mot, l'alliance complète des qualités du moteur à explosions et du véhicule électrique. C'est une électrique dont les accumulateurs auraient une puissance infinie.

C'est une création à laquelle le nom de Krieger restera, comme il est resté le créateur de la voiture de ville électrique.

Une des curiosités les plus évidentes du concours restera la première apparition, et apparition triomphale, des deux véhicules à transmission électrique Krieger.

Tout d'abord, l'omnibus à 30 places est muni d'un moteur de 24 chevaux. Grâce à sa transmission, qui lui donne une gamme de vitesses presque infinie, ce véhicule est de beaucoup le plus souple et, par conséquent, le plus pratique pour un service sur terrain à profil varié. Il y a également la question de la consommation. Il y a encore la grosse question de l'usure des changements de vitesse, énorme avec les gros poids, et qui disparaît ici, avec le changement de vitesse lui-même.

Le camion est peut-être plus curieux encore. Avec un moteur de 16 chevaux, il arrive à porter 4 tonnes à 12 kiomètres à l'heure de moyenne, et il possède un projecteur électrique d'une puissance de 100 ampère




**Le camion Kriéger, portant un projecteur de 100 ampères.**

**L'Hôtel des Publications Pierre Lafitte ⁄ Une salle de fêtes et d'auditions en plein centre mondain ⁄ Une installation moderne ⁄ Le haut commerce aux Champs-Elysées ⁄ ⁄ ⁄ ⁄ ⁄ ⁄ ⁄ ⁄ ⁄ ⁄ ⁄ ⁄ ⁄**

L'extension sans cesse croissante de notre librairie, la vogue toujours grandissante de nos publications et surtout l'étourdissant succès de *Je sais tout* nous décident à réaliser un projet que nous caressions depuis longtemps.

Au printemps prochain, donc, les publications Pierre Lafitte s'installeront dans un très bel hôtel de l'avenue des Champs-Elysées.

Quel cadre plus digne d'elles auraient pu trouver nos publications? Cette avenue, célèbre dans le monde entier, n'est-elle pas, comme nos revues, reine de vie, de mouvement, d'élégances et d'exquise mondanité? Nos magazines se rapprochent ainsi de leur clientèle et se trouvent là dans leur véritable milieu.

La place considérable dont nous allons disposer va nous permettre de réunir dans cet hôtel, situé 8, avenue des Champs-Elysées, les différents services que l'exiguïté relative de notre local actuel nous avait contraints de disperser, tels que nos ateliers d'abonnements, de photographie, de retouches, etc. En outre, nous allons y installer quelques-unes des quarante machines qui servent actuellement à imprimer nos publications, ainsi qu'un atelier de photogravure; les visiteurs pourront ainsi se rendre compte *de visu* de tous les rouages d'une maison d'éditions moderne.

**Le nouvel Hôtel des Publications Pierre Lafitte et Cie, avenue des Champs-Elysées.**

Notre intention est aussi de créer un atelier de portraits d'art, dont la direction sera confiée à un des maîtres du genre.

Mais ce n'est pas tout, et voici qui, nous n'en doutons pas, sera hautement apprécié de notre clientèle. Une salle de fêtes, de concerts, de conférences, d'expositions artistiques, de ventes de charité, contenant 500 places, complètera cette installation, qui sera digne de celle de ces merveilleux hôtels, orgueil des grands éditeurs anglais et américains, et dont Paris avait été privé jusqu'à ce jour.

Les plans de cette salle de fêtes seront d'ailleurs mis au concours, et nous donnerons très prochainement le règlement; il sera jugé par des architectes illustres.

Nous voilà loin de l'entresol de 1.800 francs qui nous servait de local *il y a quatre ans*, et qui a vu naître *Femina*. Aux Champs-Elysées, les frais atteindront plus de cent mille francs par an... Cela n'empêchera pas les envieux et les jaloux de déclarer, d'un petit air entendu, que *Je sais tout* « ne marche pas ». Il a fallu quatre ans pour convaincre ces soi-disant renseignés de l'éclatant succès de *Femina*. Il en faudra sans doute autant pour qu'ils s'inclinent devant le triomphe de *Je sais tout*, triomphe qui, nous le répétons, nous a décidés à nous installer dans le magnifique local que nous inaugurerons l'an prochain par une grande fête sur laquelle nous aurons l'occasion de revenir.

## BLOC-NOTES

⁄ ⁄ ⁄

### LE BULLETIN DE MICHELIN

NOMBREUSES clients nous ont demandé ces temps-ci s'il n'y avait aucun inconvénient à introduire de l'eau dans les chambres à air. Cette question, de prime abord, pourrait étonner. Pourquoi et dans quel but le faire ?

J'ai l'habitude d'introduire une petite quantité d'eau dans mes chambres à air avant de les gonfler complètement, nous dit l'un d'eux ; j'estime que cette eau a une excellente influence sur l'échauffement produit par la vitesse de la voiture. Croyez-vous que cette pratique puisse nuire à mes bandages ? »

Il s'agit là d'une question d'ordre absolument général et l'idée d'introduire de l'eau dans les chambres à air est une de celles qui doivent venir infailliblement à l'esprit. Aussi, depuis longtemps, nous avons nous-mêmes expérimenté ce procédé.

Disons tout de suite que nos essais ne nous ont donné aucun résultat pratique. Nous n'avons trouvé aucun avantage appréciable à le faire. En revanche, cette méthode présente des inconvénients que le simple raisonnement suffit à faire saisir.

Le but de ceux qui introduisent de l'eau dans les chambres à air paraît être, à n'en pas douter, de diminuer l'échauffement qui se produit à l'intérieur du bandage par le fait du roulement. Or, si l'on introduit dans la chambre à air une très petite quantité d'eau, un demi-verre ou un verre, cette faible masse ne peut évidemmeut être prise en considération pour retarder l'échauffement du pneu. D'autre part, si l'on en introduit beaucoup, un litre ou plus, on arrive toujours, en fin de compte, à la même température. Peut-être l'échauffement est-il légèrement retardé, mais dans des proportions excessivement faibles. Le pneu qui contient de l'eau s'échauffe sans doute un peu moins vite parce que l'air monte beaucoup plus rapidement que l'eau les degrés du thermomètre ; mais le temps gagné ainsi est absolument insignifiant, et quelques kilomètres de vitesse auront vite fait de rétablir l'équilibre et d'amener la température intérieure au même point où elle se fût trouvée si la chambre à air ne contenait absolument que de l'air. Mais, il y a plus, c'est que le même phénomène qui se produit lors de l'échauffement se produit inversement lors du refroidissement, et il y aura compensation; et non pas même compensation, car les résultats se traduiront par un désavantage. En effet, pendant le roulement, et dès que le pneu aura atteint sa température normale, ce qui, nous venons de le dire, ne dépassera pas beaucoup, pour une chambre qui aura de l'eau, le temps mis par une qui n'en aura pas, la température ne sera pas inférieure parce qu'il y aura de l'eau. Mais supposons que se produise une cause de refroidissement, soit arrêt, soit roulement sur une surface humide, soit sous un sous-bois, par exemple. S'il n'y a que de l'air dans la chambre, la température redescendra immédiatement; au contraire, s'il y a de l'eau, l'eau qui a mis plus de temps à atteindre la température normale mettra également plus de temps à se refroidir ; par conséquent, l'eau restant chaude aura pour seul résultat d'entretenir la chaleur dans la chambre à air et de combattre l'effet de l'évaporation rapide qui se serait produite s'il n'y avait eu que de l'air.

Voyons maintenant un autre inconvénient. Si l'on vient à crever, l'eau se répandra dans l'intérieur de l'enveloppe ; elle y entretiendra une humidité qui peut avoir une grande influence sur les toiles des pneumatiques, sur les boulons de sécurité, sur la valve, sur les jantes.

Il y a lieu aussi de tenir compte, dans une certaine mesure, de l'augmentation de poids qu'amène la présence de l'eau alourdissant la roue.

Un inconvénient encore plus sérieux, c'est que, une crevaison se produisant, vous essaieriez en vain de réparer la chambre à air qui aura contenu de l'eau; la réparation ne tiendra que très difficilement, ou même ne tiendra pas du tout. A ce sujet, nous pourrions rappeler les essais de chambres increvables contenant un liquide intérieur, essais qui, précisément à cause de ce liquide, ont donné de très mauvais résultats.

MICHELIN ET CIE.


**Officiers Ministériels**

A VENDRE

**CHATEAU D'ETIOLLES**

CORBEIL (à 1 h. de Paris). Parc clos de murs. 37 hect. env. S'adr. aux not. à Paris : 1e Mes OT DE LA QUÉRANTONNAIS, 14, r. des Pyramides; 2e APALME, 11, r. Montalivet; 3e GRANGE, 3, b. St-Martin.

DOUVILLE-s.-M. Adj. ét. CHASSERY, not., le 26 août 1905, 3 h. des : Touring-Hôtel, Chalet d'Harcourt, r. Ce 28.500 m. env. ay. ts vue spl. sur mer et 130 Sté Transp. Autos de Trouville à Honfleur.

VENTE AUX ENCHERES PUBLIQUES
décès de Mme Vve D..., en vertu d'ordonnance enregistrée, d'un

**ANDAULET AUTOMOBILE**

de RENAULT FRERES, MODELE 1904, chevaux, 2 cylindres, magnéto, 3 vitesses, marche et arrière, radiateurs sur les côtés, phares Alpha, accessoires.
Carrosserie de Vicart peinte vert équipage, garniture en maroquin vert foncé.
De l'Hôtel des Ventes, rue Rossini, le mardi 22 août 1905, à 4 heures.
**CLAIR-DUBREUIL** commissaire-priseur à Paris, 6, rue de Hanovre.

**ASTHME et Catarrhe (Boite 2 fr.) Guéris par les Cigarettes ou la Poudre ESPIC**

*Orfèvrerie massive et plaquée*
*Coutellerie anglaise*

SPÉCIALITÉ DE BIBELOTS DE TABLE EN ARGENT ANGLAIS ET CRISTAUX MONTÉS

**E.-J. Bliss & Co**
43, boulevard Haussmann, Paris

pour automobile ou mouvement garanti, peau de porc. 20 fr. franco domicile.

En Voyage, à la Campagne, à la Chasse les
**COMPRIMÉS VICHY-ÉTAT**
*permettent de rendre instantanément toute boisson alcaline et gazeuse*
2 fr. le flacon de 100 comprimés — EXIGER LA MARQUE : VICHY-ÉTAT

**BANDAGES-ORTHOPEDIE** Schaerer, 17, Rue Soufflot, près du Panthéon.

**Traitement spécial des Chiens**
INSTITUT CLINIQUE DU Dr G. ROUSSEL

35, r. de Constantinople
PARIS
Téléphone 531-82
Consultations par correspondance :
HOPITAL St-HUBERT
7, Boulevard Bessières
Téléphone 535-03
*Maison de santé et Pension pour Chiens*

*Carrosserie de Luxe pour Automobiles*
**M. MONNIER**
5, rue Danton, Levallois-Perret. Téléphone 511-00

**Cycles SAVING**
La grande Marque Nationale
est la monture préférée de tous les sportsmen
POULAIN, le grand triomphateur du Grand Prix de la Ville de Paris ; DORTIGNACQ, le gagnant moral de la Course du Tour de France (Etape Paris-Nancy), montent
*la Bicyclette* **SAVING** *Modèle Poulain*
QUALITÉ. DOUCEUR. VITESSE
se trouvent réunis dans les incomparables
**Cycles Saving**
*13, rue Corbeau, PARIS*
En vente chez PASQUIER, recordman du monde, avenue de la République, PARIS

La vraie Voiture de grand et petit Tourisme, c'est la
**BERLIET**
qui a eu, en 1904, un succès que tout le monde reconnaît,
et dont les modèles 1905 sont irréprochables
SIÈGE SOCIAL : 12, Chemin des Quatre-Maisons, LYON
H. TART & Cie
Agent général pour Paris, 9, avenue Alphand.

CYCLES **"Peerless"**
PERFECTION IDÉALE
**Motocyclette 3 ch. 1/2**
DEMANDEZ CATALOGUE ET REPRÉSENTATION
USINES ET BUREAUX :
14, RUE DE LA VÉGA - PARIS

**La Mignonne**
JUMELLE PLIANTE A CHAMBRE NOIRE

Exiger la marque de fabrique sur le bouton :
LA MIGNONNE
Patent brevetée S.G.D.G.
*En vente chez tous les Opticiens*
Prix : 26 fr. 50
L. PETIT, fabricant, 12, rue Barbette, PARIS
Téléphone : 292-63

**MOTO NAPHTA**



Imprimerie de la *Vie au Grand Air*. — H.-L. MOTTI, Paris.
*Le Gérant* : JARRIGE.